

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LE
PERCEMENT DES ALPES BERNOISES

ANTÉCÉDENTS GÉNÉRAUX ET CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES
DU TUNNEL DU LÛTSCBERG

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le lundi 24 novembre 1913, à 1 heure 1/2

PAR

Jean DUPARCHY

Diplômé d'Études Supérieures Commerciales

Président : M. TRUCHY, professeur.
Suffragants : { MM. SOUCHON, professeur.
{ DESCHAMPS, professeur

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

11, Rue Victor-Cousin, 11

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LE

PERCEMENT DES ALPES BERNOISES

ANTÉCÉDENTS GÉNÉRAUX ET CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES

DU TUNNEL DU LÆTSCHBERG

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le lundi 24 novembre 1913, à 1 heure 1/2

PAR

Jean DUPARCHY

Diplômé d'Études Supérieures Commerciales



Président : M. TRUCHY, professeur.

Suffragants : { MM. SOUCHON, professeur.
 DESCHAMPS, professeur

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

11, Rue Victor-Cousin, 11

1913

A LA MÉMOIRE DE MON ONCLE
MONSIEUR ALEXIS DUPARCHY

AUX ENTREPRENEURS DU LÖTTSCHBERG

LE
PERCEMENT DES ALPES BERNOISES
ANTÉCÉDENTS GÉNÉRAUX ET CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES
DU TUNNEL DU LÖTSCHEBERG

CHAPITRE PREMIER

**Considérations générales sur les percées
alpines**

SECTION PREMIÈRE

Situations nécessitées par la géographie

Si, sur une carte du monde on considère une des parties les plus industrielles, l'Europe, et si, dans cette Europe, on considère seulement les pays les plus particulièrement favorisés sous ce rapport, l'Angleterre, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche, la Belgique et les Pays-Bas, on s'aperçoit aussitôt que ces pays se groupent géographiquement en deux zones : l'Angleterre, la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, d'une part, séparés de l'Italie

et de l'Autriche du Sud par une haute barrière arrondie en vague arc de cercle : les Alpes.

Il y a là deux grands compartiments de dimensions et de formes inégales avec entre les deux une cloison que sa masse pourrait au premier abord faire considérer comme une cloison étanche, mais qui offre au contraire de nombreuses fissures. D'abord une sorte de longue rainure longitudinale orientée Sud-Ouest-Nord-Est et formée par les vallées de l'Isère Moyenne, du Haut Rhône et du Rhin Supérieur, de l'Inn, de la Salzach, et de l'Enns.

Cette rainure encaissée, avec la série des hautes chaînes de part et d'autre, sépare les terrains cristallins de l'intérieur du Massif des terrains calcaires de la bordure externe et donne au système entier une physionomie exactement différente de celle sous laquelle on se représente d'ordinaire une chaîne de montagnes avec les hauteurs sur la ligne de faite et les parties basses de part et d'autre de cette ligne. D'autre part des vallées transversales trouent la masse de couloirs en tous sens.

Aussi de tout temps les hommes ont-ils circulé entre ces massifs, attirés par les vallées et par les cols aisés à franchir qui les terminent.

L'étude des routes Alpestres est une de celles qui éclairent le plus les relations, en général, et les relations commerciales, en particulier, des États européens.

Le Mont-Genève, le Mont-Cenis, le Petit-Saint-Bernard, le Grand-Saint-Bernard qui ouvrait, dès le temps des Romains, les communications entre le Rhône et le Pô par un haut passage de 2.500 mètres d'altitude, le Simplon dont la route, créée par Napoléon pour rapprocher Paris et Milan, coupe la crête alpestre à 2.000 mètres environ, le Saint-Gothard par où, dès le moyen âge, passait à peu près exclusivement le trafic de tout le bassin du Rhin en aval de Constance avec l'Italie, le Bernardino, le Splügen, le Bernina, le Brenner et le Tarvis, etc., tous ces passages font communiquer l'Europe méditerranéenne, au ciel ensoleillé et les pays brumeux du Nord.

Certains peuples ne se sont pas, d'ailleurs, contentés de les traverser ; frappés, peut-être, par l'imposante majesté des cimes, mais plus encore retenus par la fertilité des vallées et par l'importance des routes, ils s'y sont fixés dès les temps préhistoriques, par exemple dans le canton du Valais (Rhône supérieur) et dans le canton des Grisons (Rhin supérieur), si bien que les Alpes, de par la population relativement forte qui y habite, sont la montagne la plus civilisée du globe.

Mais les foules humaines, de plus en plus pressées et trépidantes, ne peuvent plus ni ne veulent plus se contenter des routes ordinaires gravissant lentement les altitudes des hauts cols. Les échanges de marchandises ne sauraient plus se satisfaire de ces itinéraires

difficiles qui obligent avec de grandes pertes de temps à restreindre le chargement des convois transporteurs.

Au siècle de la houille et de la vapeur il faut la vitesse et l'intensité des transactions.

Les Alpes ont des vallées et des cols qui suffisaient à la circulation d'autrefois, mais on n'a plus le temps de suivre patiemment les sinuosités de ces vallées ni de gravir péniblement ces cols. Les Alpes sont un obstacle, il faut passer à travers. Et alors ce fut à qui s'ingénia et s'acharna à transpercer les Alpes. Un tunnel achevé un autre recommence.

Depuis plus de cinquante ans, des multitudes d'ouvriers sont en un point ou en un autre occupés à forer d'étroits couloirs souterrains pour procurer accès et passage aux lourdes théories noires que mènent les locomotives. A coups de millions, on fait des trous dans la barrière et la barrière apparaîtra bientôt percée comme un écumoire.

A l'inverse des Océans qui, semblant d'abord des séparations, sont au contraire des liens et des moyens de rapprochement, les Alpes qui ont d'abord paru une succession de corridors d'union, ont paru ensuite un mur infranchissable. Mais la vieille Europe a franchi le mur en passant au milieu, et, ce faisant elle a fait preuve incontestablement, tout au moins au début, d'audace et de volonté. Efforts souvent homicides, dépenses prodigieuses, rien ne l'a arrêtée dans cette période de l'histoire et de la géographie

de la circulation où règne en maîtresse la toute-puissante vapeur.

Alors que les États-Unis, ces créateurs acharnés de voies ferrées, possesseurs d'un réseau de 400.000 kilomètres construits, considèrent comme plus avantageux de faire l'ascension des montagnes que de les creuser à leur base et ne possèdent comme plus long tunnel qu'un souterrain de 7.300 mètres, alors que le hardi Nouveau Monde dénouait placidement le nœud gordien, le timoré Vieux Monde le tranchait brutalement.

Il faut remarquer, ici, qu'à une autre conception des modes de la circulation correspondra peut-être un système de la circulation différent et cette fois semblable au système américain. L'énergie électrique est en train de transformer les conditions de la traction par rapport aux fortes-rampes et peut-être dans cinquante ans d'ici des problèmes comme ceux soulevés par les percements alpins en général et le percement du Lœtschberg en particulier paraîtront-ils quelque peu sans utilité et sans raison d'être.

Quoi qu'il en soit six grandes lignes ferrées traversent les Alpes actuellement. Les deux premières ont été celles du Semmering, de Vienne à Venise, terminée en 1854, et celle du Brenner, d'Innsbrück à Vérone, terminée en 1867 ; elles ont été construites par l'Autriche à l'époque où cette puissance prétendait garder sous sa domination le Milanais et la Vénétie.

La troisième est la ligne du Mont-Cenis, de Chambéry à Turin et qui correspond dans l'histoire aux alliances entre la France et l'Italie nouvelle. Les dernières en date, sinon en importance, sont les lignes transalpines suisses ; la ligne du Gothard a été achevée en 1882, les trains réguliers franchissent le Simplon depuis le 1^{er} juin 1906, et le dernier construit, le Lötschberg, a été fini de percer le 31 mars 1911 et sera livré à l'exploitation en 1913.

Considérons une carte des Alpes avec la longue vallée longitudinale qui les coupe au tiers Nord environ de leur largeur. Ce n'est pas une chaîne unique, ce sont deux chaînes d'inégale largeur qui de Grenoble jusqu'à Vienne s'en vont parallèles, avec au milieu un étroit couloir où de place en place surgit un nœud, un mont, un obstacle ; la succession de ces obstacles forme d'un long couloir unique une série de petits couloirs séparés par des portes plus ou moins hautes. Et tout de suite, une de ces portes, un de ces obstacles apparaît avec un caractère spécial, et spécialement important. En effet, dans chacun des couloirs partiels s'est fait jour un cours d'eau et c'est à partir d'une séparation particulière que chaque cours d'eau a pris son orientation, trois à l'Ouest, quatre à l'Est. Depuis le Mont-Saint-Gothard, à l'Ouest, le Rhône, l'Arve, l'Isère ; à l'Est, le Rhin, l'Inn, la Salzach, l'Enns. Et tous, ceux de l'Ouest et ceux de l'Est, par une sorte de loi mystérieuse, pour sortir du

couloir partiel, ont cherché une issue vers le Nord faisant tous avec leur direction primitive un angle, sensiblement droit dont trois ouverts à l'Est en regardent quatre ouverts à l'Ouest. L'Isère fait son coude à Grenoble, l'Arve aux Houches, le Rhône à Martigny, le Rhin à Coire, l'Inn à Innsbrück, la Salzach à Saint-Veit et l'Enns à Hieflau.

A l'Ouest, un seul des deux seuils de séparation entre les couloirs a été franchi par voie ferrée de l'Argentière au Châtelard.

A l'Est, tous les seuils ont été contournés par le Nord et la communication a été établie entre toutes les fractions de la vallée.

Entre le Rhin et l'Inn on est allé chercher la communication en descendant la vallée du Rhin jusqu'en face de Feldskirch en contournant les Alpes Rhétiques et malgré cela on n'a pas pu échapper au percement du seuil de l'Arlberg.

Entre l'Inn et la Salzach on est allé chercher la communication en descendant l'Inn jusqu'à Wörgl et en contournant les Kitzbühler Alpen.

Entre la Salzach et l'Enns, la communication fut facile en contournant seulement le Hochgründeck.

Étant donnée cette structure des deux chaînes parallèles, séparées par une étroite vallée de cours d'eau successifs et hachées elles-mêmes de vallées transversales en tous sens, quels seront les points de

situation, les directions et, si on peut dire, le nombre possible de tunnels à construire ?

SECTION II

Nombre et direction des percées alpines

Si on trouve seulement la chaîne située au Sud de la vallée longitudinale, il faudra choisir les points où le tunnel débouchera d'une part dans une vallée transversale allant ou directement ou par détours vers le Sud, et d'autre part dans la vallée longitudinale sur un des cours d'eau dont ensuite la voie ferrée n'aura plus qu'à suivre la pente pour sortir, comme le cours d'eau lui-même, à angle droit de la chaîne nord.

Le chemin de fer qui venant de Vérone passe par le col du Brenner suit déjà ce principe : à Innsbrück il rejoint la vallée de l'Inn qu'il n'a plus qu'à suivre pour, à Rosenheim, sortir de la chaîne Nord.

Nous ne parlerons pas du tunnel de la Bernina qui, obéissant également au même principe, n'a qu'un intérêt régional.

La voie du Mont-Cenis sortant d'un côté dans la vallée de la Doria Riparia sort de l'autre, par la vallée de l'Arc, dans celle de l'Isère.

Pourquoi a-t-on percé le Simplon et non le Mont-Rose ? Parce que la vallée italienne de la Toce est à une extrémité et la vallée du Rhône, à Brigue, à l'autre.

De même pourquoi percerait-on le Mont-Blanc ? Parce que le tunnel aboutirait aux deux vallées de l'Arve et de la Doria Baltea.

Les tunnels de la Greina ou du Splügen feraient de même communiquer d'une part les vallées Nord-Sud italiennes et de l'autre, au moyen de vallées d'affluents, le couloir longitudinal du Rhin supérieur.

C'est arrivé à ce point qu'on ne peut s'empêcher de constater combien est en quelque sorte précaire et insuffisant le percement de la seule chaîne sud. Déjà les points où cette chaîne peut-être percée sont presque rigoureusement déterminés ou tout au moins plus spécialement fixés par la conformation géographique des vallées méridionales, mais encore cette servitude même est liée à une autre. Une fois la chaîne sud franchie, le problème n'est résolu qu'à demi ou peu s'en faut ; pour franchir la chaîne Nord, il faut s'assujettir à l'inutile trajet primitif ouest-est ou est-ouest des fleuves avant de remonter franchement vers le Nord.

Ces trouées naturelles de la chaîne nord par les fleuves apparaissent ainsi d'abord comme un moyen tout trouvé que la généreuse Nature a placé là tout exprès pour éviter à l'homme l'ascension pénible des sommets ou la trouée dispendieuse des tunnels. Et presque aussitôt ces facilités semblent des obstacles par l'obligation qu'ils imposent d'un lent parcours

fait en vain le long des côtés d'angles droits dont il serait plus rapide de suivre l'hypothénuse.

Aussitôt apparaît la nécessité de ne pas se contenter des percées naturelles que les vallées des cours d'eau ont faites dans la chaîne nord, et, au contraire, de trouer aussi cette chaîne nord artificiellement comme la chaîne sud. Par ce moyen, la voie ferrée, venant librement du Sud, pourra s'élancer librement au Nord en ligne presque droite, presque affranchie par la volonté humaine et suivant la direction imposée par cette volonté.

Le Lœtschberg dans la chaîne nord, correspondant au Simplon dans la chaîne sud, et en face de lui, est l'expression de cette pensée.

Mais il est un point, le nœud central en quelque sorte de tout le système alpin, ce point que nous avons vu être le Saint-Gothard, sorte de « château d'eau » des cours d'eau alpins, qui, lui, échappe à la règle précédente. Il n'est plus, lui, un point d'une des deux chaînes, il est à cheval entre les deux chaînes ; c'est une des portes et la principale, un des seuils du couloir longitudinal. Et précisément deux vallées transversales divergentes aboutissent à ce nœud, du Sud au Nord, dans la chaîne supérieure, la vallée de la Reuss, du Nord-Ouest au Sud-Est, dans la chaîne inférieure, la vallée du Tessin ; la première donnant accès directement dans l'active Suisse du

Nord-Est, la seconde donnant accès plus directement encore dans l'industrielle région milanaise.

Le percement du Saint-Gothard s'imposait.

SECTION III

Rayon d'influence générale des percées alpines

Les cinq voies actuelles étant justifiées dans leur emplacement, il convient de les expliquer dans leur direction, dans leur but et dans leur rayon d'influence générale.

La direction générale des cinq voies est claire et simple. Si de Gènes comme sommet on trace un angle aigu ayant comme cotés une ligne Gènes-Saint-Nazaire et une ligne Gènes-Vienne, on obtiendra sensiblement un éventail dont les lames extrêmes passeront par le Mont-Cenis et le Semmering et dont l'armature intérieure sera formée de trois lames passant par le Simplon et le Lœtschberg, par le Gothard et par le Brenner. Ce sont tous des rayons convergeant au même point ou tout au moins à la même région, la plaine du Pô.

Cette simple constatation suffit, sans entrer immédiatement dans le détail, pour détruire en partie la vérité d'un mot cependant courant et admis partout. La Suisse a-t-on dit, est le portier des Alpes. Non, car elle n'a que deux portes sur cinq et encore, elle

n'a même pas les clefs de ces deux portes, puisque avec le Löetschberg le Simplon lui échappe en partie et qu'avec la convention du Gothard, le Gothard reste aux trois quarts sous l'influence allemande.

D'autre part que de rêves d'immense rayonnement, de répercussions infinies n'ont-ils pas surgi à propos de la question des voies d'accès au Simplon. N'avait-on pas vu là, contre l'avenir non moins hypothétique que considérable de la ligne Hambourg-Salonique ou Hambourg-Golfe Persique, la revanche de l'occidentale Europe conservant l'axe du trafic de l'Ouest avec l'Extrême-Orient par Brindisi et les Indes. Or, regardez un peu les deux lames de droite de l'éventail et vous verrez si, à défaut d'une pensée maîtresse unique, ayant conçu et dirigé le plan d'ensemble, la réalité ou les réalités successives n'ont pas restreint ce plan à une convergence vers le bassin du Pô.

Il est en vérité trop facile de dire : « que l'on tire des lignes de Calais à Brindisi, d'Anvers à Gènes ou Brindisi, de l'Allemagne rhénane à la plaine du Pô ou aux ports italiens, de la France moyenne à l'Autriche, toutes passent par le territoire helvétique (1).

Les points choisis, pour importants qu'ils soient, sont pris arbitrairement. Les fers et les fontes de

1. *Précis de géographie économique*, par Marcel Dubois et Kergomard.

Saxe et de Silésie allant à Udine ou à Terni ne passent pas par la Suisse, pas plus que les vins de Bordeaux allant à Milan.

Toutefois il faut reconnaître que l'expression consacrée par M. Baudin : « la Suisse plaque tournante des chemins de fer européens » est relativement juste, étant donnés, malgré les voies qui la contournent, l'importance et le nombre des voies qui y aboutissent.

Il est également aussi inexact que facile de dire : « Le Löetschberg et le Simplon vont drainer le trafic mondial entre l'Orient et l'Occident. En effet les ports du Nord et de l'Ouest qui auront la relation la plus directe avec les ports du Midi et de l'Orient recevront la plus grande part du trafic d'Angleterre et des États-Unis ou du Canada, à transborder par voie de terre jusqu'aux ports méditerranéens qui le dirigeront sur le Nord de l'Afrique, l'Égypte, les Échelles du Levant, et, par le canal de Suez, jusque dans l'Inde, l'Australie et tout l'Extrême-Orient.

« Or la France, par sa situation géographique, était tout naturellement désignée pour profiter de ce trafic mais deux événements sont venus la menacer de lui faire perdre cette position privilégiée : d'abord le projet d'une nouvelle route évitant les Alpes, par Hambourg, Berlin, Prague, Vienne et Salonique ; ensuite le percement du Saint-Gothard qui établit une route directe entre Hambourg et Milan. C'est de cette der-

nière innovation que date l'essor prodigieux du port marchand de Hambourg (1). »

Ici apparaît ce travers de l'esprit qui, partant d'une base juste, aboutit, par exagération et vue exclusive d'un côté des choses, à des conclusions inexactes.

Comment peut-on dire d'abord que le trafic des États-Unis et du Canada à destination d'Extrême-Orient passera par l'Atlantique, Hambourg, l'Allemagne, l'Autriche et la Macédoine, la Méditerranée de Salonique à Port-Saïd et l'Océan Indien ? Il faut vraiment n'avoir jamais vu de carte pour ainsi compliquer à plaisir, en longueur et en innombrables transbordements, un voyage qui évidemment ne se fera jamais par l'Est, mais bien par l'Océan Pacifique.

D'autre part, même en supposant des parcours plus restreints, est-ce que le trafic anglais ou belge ou hollandais ou des États-Unis à destination du Nord de l'Afrique, de l'Égypte, de la Turquie d'Asie passera par Hambourg et Salonique ou Constantinople ? Est-ce que des services réguliers de navigation ne relient pas d'une façon rapide et peu coûteuse les ports anglais, Anvers, Rotterdam et Hambourg même aux ports de l'Est Méditerranéen ? La voie de terre avec ses transbordements et ses prix de transport élevés sera évidemment délaissée. D'autant plus qu'en fin de compte elle ne suffit pas à effectuer le trans-

1. *Journal d'Hyères* du 20 juin 1909.

port de bout en bout sans utilisation de la voie de mer. Au surplus, des États-Unis des courants de trafic existent jusqu'aux ports méditerranéens eux-mêmes sans avoir besoin de passer au préalable par les ports de l'Europe Occidentale.

Il faut reconnaître toutefois que, pour certains produits, des marchés d'une importance considérable sont installés dans ces ports de l'Europe occidentale. Par leur organisation spécialement heureuse, par leur vitalité intense, par les stocks énormes de marchandises entreposées, ces marchés ont une force d'attraction irrésistible pour des produits déterminés. Ce n'est pas au pays de production que se traitent les affaires, ce n'est pas à Galveston, à New-Orléans que se font les achats de cotons, c'est à Liverpool ou à Hambourg ; ce n'est pas à Santos ou à Rio de Janeiro que se font les achats de cafés, c'est au Havre. Et ainsi les cotons de la Louisiane et les cafés du Brésil ne vont pas directement de la Louisiane ou du Brésil à Smyrne ou à Beyrouth, mais vont d'abord à Hambourg, par exemple, ou au Havre. C'est là qu'ils sont achetés et c'est de là qu'ils partent pour la destination définitive. Sans doute, à la seule vue de la carte, il serait logique de les faire partir par terre jusqu'au port du Sud de l'Europe qui sera le plus près du but, c'est-à-dire par la ligne kilométriquement la plus courte et la plus rapide en évitant le lointain détour par Gibraltar. Mais le chemin de fer

coûte cher et les services, d'ailleurs assurés avec une grande régularité, des Compagnies de navigation sont là qui chargent à bas prix, dans des conditions tentantes. Elles enlèveront le morceau et les voies ferrées du Centre Europe seront privées de ce transit et ni Marseille, ni Gênes, ni Salonique n'interviendront dans l'opération.

Voir dans les chemins de fer du Centre Europe et dans les percées alpines, en particulier, un passage forcé pour les marchandises ne faisant que transiter des pays hors d'Europe à l'Ouest aux pays hors d'Europe à l'Est, c'est certainement faire fausse route et telle n'est pas la zone d'influence des percées alpines.

En sera-t-il de même du trafic voyageurs qui se trouve dans la même situation? Alors la loi n'est pas la même. Aux marchandises le bon marché et la régularité du transport ; aux voyageurs la vitesse et la rapidité des communications.

Une marchandise de New-York à Mulhouse débarquera aussi bien à Anvers, à Rotterdam, à Brême même qu'à Dunkerque, au Havre ou à Saint-Nazaire. Elle débarquera au point qui sera tel que le parcours mixte passant par ce point sera le moins cher et le plus régulier.

Un voyageur au contraire effectuant le même trajet ne débarquera pas indifféremment n'importe où. Les paquebots, soucieux de satisfaire toujours plus

son désir, ont augmenté leurs dimensions ; le monstre de leurs vastes flancs peut recéler maintenant des installations plus que confortables mais surtout des machines de plus en plus puissantes qui donneront de plus en plus de vitesse. Et cette vitesse même est trop lente. La *Provence* fait 22 nœuds, le *Deutschland* de la Hamburg America Linie fait 23 1/4 nœuds, le *Lusitania* et le *Mauritania*, les nouveaux *Cunarders* font 25 nœuds, le bateau de l'avenir fera probablement 30 nœuds, avec 300 mètres de long et 80.000 tonnes de déplacement. Mais 30 nœuds ne font que 55 kilomètres et les rapides font du 80 kilomètres à l'heure en vitesse moyenne. On ira donc plus vite sur terre que sur mer et il y aura par suite avantage à débarquer au plus tôt du bateau pour prendre le train. Le voyageur de Norddeutschen Lloyd n'ira pas jusqu'au port d'attache ; sans attendre Brême, il quittera le *Kaiser-Wilhelm II* à l'escale de Cherbourg et s'en ira par chemin de fer jusqu'à Mulhouse, laissant sans regret les 37 kilomètres à l'heure du bateau, ce qui n'est même pas la vitesse d'un train omnibus.

Pour le voyageur donc les chemins de fer du Centre Europe serviront comme moyen de voyage rapide dans un sens et dans l'autre. L'Anglais ou l'Américain débarqueront sur le continent au Havre, à Calais, à Ostende, à Brême et gagneront de là Brindisi ou Constantinople par terre. Et le Gothard ou le

Simplon ou le Brenner pourront être utilisés, ou la voie plus à l'Est, de Vienne.

Et ceci sera un premier point d'acquis : le trafic de transit voyageurs passera par les Alpes.

SECTION IV

Caractère de concurrence allemande et française

Un autre point montrera une deuxième utilisation des Alpes et des chemins de fer centraux. Et, ici, nous touchons à la politique économique intime d'un grand peuple, à l'âme de son âme, à la cause déterminante de tous ses actes.

L'Allemagne, tard venue à l'unité et à la puissance de grande nation, est arrivée comme les fameux carabiniers au partage du monde. A peu près tout était déjà pris par l'Angleterre, la Hollande, la France, etc., et, dans les terres extraeuropéennes du Vieux Continent, il ne restait presque plus rien. Tout était colonisé par d'autres.

Or, colonie signifie pays naturel d'écoulement des produits de la métropole. Et précisément l'Allemagne prenait et prend toujours une extension industrielle à laquelle, sans ironie, peut-être attachée exactement l'épithète si souvent employée Outre Rhin, de « colossale ».

Ayant à sa base le mécanisme de précision mer-

veilleux qu'est la finance allemande, soutien et promotrice de tout effort mondial, l'industrie allemande a su remédier à sa situation défavorisée. A la formule française : des colonies sans colons, l'Allemagne a opposé : pas de colonies mais des colons.

Les autres avaient tout pris, elle s'est implantée chez les autres. Apportant dans cette œuvre l'ampleur et la hardiesse de conception des peuples saxons en même temps que la scrupuleuse et lente observation du détail des peuples latins, elle a déjà réalisé quelque chose de grandiose qui l'a placée au premier rang des nations et qui effraie le génie et la grandeur anglaises.

S'implantant là où les conquérants trop routiniers n'avaient encore rien installé, les détrônant et les remplaçant là où ils avaient déjà établi des relations d'affaires ; par exemple, du propre aveu du consul anglais, chassant tous les bateaux anglais de Zanzibar, colonie anglaise, l'Allemagne peut être maintenant définie d'un mot : *un commerçant*.

C'est là la pensée unique, souveraine, qui se dégage de son histoire des quarante dernières années. Et cette pensée se résume, se synthétise en deux moyens : la Banque et le Transport.

De plus en plus, d'ailleurs, les nations se rendent compte que les voies ferrées sont à un pays ce que le système circulatoire est à un corps humain, quelque chose d'essentiel.

Toute installation de voie ferrée par un peuple sur un point équivaut à la mainmise de ce peuple sur ce point. L'instrument de pénétration est l'instrument de la conquête. Si ce n'est pas une conquête, politiquement parlant, c'est une conquête morale et une conquête commerciale.

Cette notion, la France a essayé de l'appliquer, mais timidement.

De 1900 à 1903, ayant jeté sans rien dire son dévolu sur le Maroc et ne pouvant, sans donner l'éveil aux concurrents, aborder franchement le problème de la pénétration par un côté trop apparent, elle poursuivit la construction de la ligne Arzew-Aïn Sefra par Duveyrier, Beni Ounif de Figuig en incurvant toujours plus à l'Ouest dans le Sud Marocain, sachant bien que le jour où le rail serait posé dans le Tafilelt et tout le Sud et toute la zone avoisinante seraient à elle.

On sait comment le geste de Guillaume II arrêta le mouvement.

Or ce que la France voulait faire dans un pays qu'elle considérait comme ressortissant de son influence naturelle, comme compris dans son hinterland, et ce que l'Allemagne lui a empêché de faire, cette même Allemagne a trouvé très bon de le faire elle-même, et chaque fois qu'elle l'a pu, et partout où elle l'a pu, bien loin de ses zones de rayonnement aussi bien que chez ses propres voisins.

A cet égard sa politique avec la Turquie et avec la Suisse est caractéristique.

En France, quand nous voyons hors de notre territoire une voie ferrée se construire apportant une modification dans les courants de trafic, nous n'essayons pas, ou tout au moins nous n'essayons guère jusqu'à ces derniers temps, d'intervenir dans la possession ou la construction ou l'exploitation de cette voie ferrée ; nous essayons simplement par des rectifications matérielles de nos propres voies ou des modifications appropriées de tarifs, de tirer le meilleur parti possible de la voie étrangère.

En Allemagne, ce programme est tout à fait insuffisant. On va au cœur même du sujet pour ainsi dire. C'est un chemin de fer, il peut servir au commerce d'autrui, ou, même en admettant qu'il ne serve pas à des concurrents, il est nécessaire à l'expansion allemande, on met la main dessus. Il est à l'étranger, il appartient à d'autres, qu'importe ; il faut l'avoir en tout ou en partie et alors une inlassable ténacité vient s'emparer de ce qu'une extraordinaire audace d'entreprise a osé. Le produit allemand ne doit pas seulement rayonner à l'Ouest et à l'Est, transporté au loin par les Compagnies de navigation, il doit se répandre au Sud, à l'Est, toujours plus au Sud, toujours plus à l'Est, toujours plus loin, toujours en plus grande quantité. Mais il y a les Alpes et les chemins de fer suisses, qu'importe, on s'introduira autant qu'on le

pourra dans l'organisme de ces chemins de fer ; mais au Sud-Est, les voies sont à d'autres, qu'importe, on les prendra, et on ne se contentera pas de leurs parcours actuels, on les prolongera.

Sans faire de différences ni hésiter entre ces deux grandes directions, l'Allemagne a essayé de les accaparer toutes les deux. Et de fait, elle a presque réussi.

Après Sadowa, Berlin a, durant de longues années, opprimé Vienne et imposé à sa politique l'orientation qu'il jugeait lui être, à lui, le plus utile. Or cette orientation c'est l'expansion vers le Sud-Est (Drang nach osten) dont l'indéniable génie de Frédéric List a marqué le caractère non pas théorique mais pratique. « Dans ces régions, dit-il, il serait possible, par une conquête pacifique, de créer une nouvelle Allemagne qui offrirait en grandeur, en population et en richesse, à la vieille Allemagne, le plus solide bastion contre le danger russe, contre le panslavisme (1). »

Pour s'assurer de la grande voie commerciale des Balkans, de Constantinople, et, par delà le Bosphore, de tout cet immense débouché qu'est l'Asie Mineure, il fallait la soustraire aux compétitions immédiates ou lointaines. Berlin avait besoin d'un concours. Il fit de Vienne son pionnier. Le chancelier de fer dicta à l'Autriche sa politique balkanique. La ligne totale

1. Paul Dehn, *Deutschland und die Orientbahnen*, page 44.

était Hambourg-Salonique ou Hambourg-Constantinople-Konia-Bagdad ; à l'Autriche d'assurer le passage de la première section balkanique à travers la Bosnie et l'Herzégovine, le Sandjah de Novibazar, la vieille Serbie jusqu'à Salonique.

Berlin faisait du reste son affaire. Et il le fit en conquérant les chemins de fer tant en Turquie d'Europe qu'en Asie Mineure, et en passant successivement sur le ventre de ses propres amis de Vienne, des Anglais, des Russes, des Français, derrière cet admirable instrument de sa politique ardente et constamment une qu'a été la Deutsche Bank, menée par le D^r Siemens.

Sous le couvert des « intérêts vitaux autrichiens » Berlin a pris pied dans les Balkans. L'Autriche a le contrôle financier des chemins de fer orientaux dont la concession a été donnée, le 17 avril 1867, au baron Hirsch. C'est le nœud de toutes les communications dans les Balkans. Le réseau comprend, en effet, en sept tronçons la ligne de Vaharel (un peu au Sud de Sofia) à Constantinople ; sur cette ligne les deux tronçons Tirvono-Yamboli et Andrinople-Dedea-gatsch ; d'autre part Mitrovitza-Salonique et, sur cette ligne, le tronçon Uskub-Zabefdje, en tout 1.312 kilomètres. Le baron Hirsch meurt. Il détenait une partie importante des titres. Le trust de Zurich les achète en bloc à sa succession en 1896, mais le trust de Zurich n'est qu'un prête-nom. L'acheteur véritable était

la Deutsche Bank. L'Allemagne était maîtresse des chemins de fer macédoniens. Elle n'a pas tardé à tirer profit de sa prédominance, chassant peu à peu le commerce autrichien, lui faisant une concurrence redoutable et dont Vienne commence maintenant à s'émouvoir, d'autant plus profondément que la mainmise de son envahissante alliée sur les voies ferrées de l'Asie Mineure ne fait qu'accroître la force de son action économique dans les Balkans.

Cette mainmise a été poursuivie avec une méthode et une clairvoyance qui a dérouté toutes les chancelleries européennes. Elle est l'œuvre de la Deutsche Bank appuyée par sa diplomatie. Ses conséquences sont incalculables politiquement et économiquement.

Ses étapes sont rapides. Premier acte, 1888 : reprise par M. A. Kaulla, mandataire de la Deutsche Bank, de la ligne Haïdar Pacha-Esmidt, au groupe anglais primitif Seefelder, Handson et C^{ie}. Deuxième acte, 16 mars 1889 : fondation de la Société Ottomane des chemins de fer d'Anatolie par la Deutsche Bank et la Vürtembergische Vereinsbank. Troisième acte, 15 février 1893 : obtention de la concession Eshischehir-Konia vers le sud et d'Angora-Césarée vers l'Est, abandonnée depuis. En 1896 elle achevait le tronçon Eshischehir-Konia (444 kilomètres). L'amorce du Bagdad était faite.

Des obstacles se dressent-ils ? Des projets rivaux surgissent-ils, apportés par les Russes et les Anglais ?

L'Allemagne est une maison de commerce, et l'empereur en est le patron, aux deux sens de chef et de protecteur, du mot. Que doit faire un bon chef d'établissement qui sent du grippement dans le rouage d'une entreprise, il donne de sa personne, il se dérange pour arranger l'affaire. Ainsi fit Guillaume II le 27 novembre 1899. Il alla sur place à Constantinople et en Palestine, comme nous verrons qu'il ira plus tard à Berne à l'occasion des affaires du Gothard. Et son entrée à Constantinople, pour n'avoir pas été celle d'un triomphateur victorieux reconquérant l'empire sur les descendants de Mahomet II, pour n'avoir pas eu la grandeur officielle d'une réponse à l'entrée de 1453, n'en eût pas moins toutes les suites d'une véritable conquête. La Porte signait, en effet, aussitôt avec le D^r Siemens, ancien directeur de la Deutsche Bank à Berlin, et président du Conseil d'Administration des chemins de fer de l'Anatolie, la convention décisive qui assurait le prolongement par Konia de la voie ferrée jusqu'au golfe Persique.

C'était pour la Russie et l'Angleterre la défaite, et pour la France l'arrêt de sa marche en avant. Notre influence était limitée désormais. La Compagnie franco-anglaise de Mersina-Adana tombe sous le contrôle allemand. Le réseau français Smyrne-Cassalpa et prolongement entre en lutte, en 1894, avec la Compagnie d'Anatolie. En 1901, la Deutsche Bank achète une partie des titres, et, seulement après s'être assu-

rée le contrôle, laisse effectuer la jonction à la ligne d'Anatolie.

Maîtresse de la voie ferrée, l'Allemagne cherche à mettre la main sur les ports. Elle cherche à provoquer le rachat de la Société française des Quais de Constantinople pour être maîtresse du transbordement entre sa voie ferrée des Balkans et celle d'Asie Mineure. Au fur et à mesure que s'avance son ruban de fer vers le Tigre, ses agents le suivent, industriels, commerçants, agriculteurs. Elle provoque le trafic en encourageant la production, distribue des semences et vend des machines agricoles à bas prix et avec un crédit presque illimité. Chaque gare est un bureau d'exportation allemande. Le chemin de fer, son chemin de fer n'est qu'une tentacule de ses usines. Il en procède et il en découle comme la conséquence découle d'un théorème. Mais ce n'est pas pour desservir d'autre trafic que le sien qu'il a été fait ou conquis. Ce n'est pas un instrument de transit international, c'est essentiellement et, aussi strictement que faire se pourra, un instrument d'exportation pour l'industrie allemande.

Et c'est la même pensée qui a présidé aux desseins de l'Allemagne dans la destinée du Gothard, qui, disons-le tout de suite, n'est pas dans l'esprit de l'Allemagne un passage international mais uniquement une porte de sortie merveilleuse vers le Sud pour la marchandise allemande.

Et plus encore que dans les Balkans et en Asie Mineure cette conception de porte de sortie essentielle devait hanter les rêves des économistes allemands dans la trouée du Gothard.

En Asie, toutes les marchandises, en effet, ne vont pas à l'intérieur du pays. Il y a sur les côtes des villes populeuses, consommatrices importantes. Et les produits allemands à destination de ces villes, quoique sollicités par la voie directe et rapide du chemin de fer, peuvent très bien être reçus par mer. Nous dirons plus, ils n'ont pas besoin de la voie Vienne-Nisch-Salonique ou de la voie Vienne-Nisch-Constantinople. En l'espèce, les chemins de fer des Balkans, outils d'expansion allemande, ne serviront à rien.

A cet égard des renseignements intéressants nous sont fournis par les tarifs d'une Compagnie de navigation allemande, la Deutsche Levante Linie. Ces tarifs indiquent les prix au départ de 1.200 stations de chemins de fer en Allemagne jusqu'à quai à Alexandrie, Braïla, Burgatz, Galatz, Constantinople, Odessa, le Piré, Salonique, Smyrne et Varna. Les marchandises sont groupées en 12 catégories et l'expéditeur n'a à s'occuper de rien, ni du chemin de fer en Allemagne, ni du transit, ni du frêt du navire, ni du transbordement, tout est compris dans le taux du tarif. Et ces tarifs sont calculés avec un soin extrême en vue de faciliter l'exportation des grands centres allemands. Pour ces grands centres on a même

consenti des réductions de réductions malgré leur distance plus grande de la côte allemande. Ainsi, passant par Hambourg, les fers d'Essen et de Dusseldorf paient moins que de Berlin. Les ciments de Kattovich sont favorisés. Pour la région des filatures les taux de transport des tissus sont exéessivement bas. De plus, des tarifs exceptionnellement réduits sont consentis pour Alexandrie et Smyrne pour 4 classes de marchandises, comprenant toutes des produits métallurgiques. Et ainsi les wagons de chemins de fer (c'est-à-dire un frêt de valeur et encombrant) ne paient d'Essen et de Dusseldorf (pour un transport par rail de près de 400 kilomètres) jusqu'à Alexandrie et Smyrne (pour un transport par mer tout autour de l'Europe) que 17 marks 60 ou 21 fr. 65 par tonne. Or sait-on combien, sur ce prix global de 17 marks 60, le chemin de fer prend d'Essen à Hambourg ? Quoique cela soit tenu sérieusement caché, les rapports très compétents parus à Londres dans le « Schipping World » ont permis de le calculer et de le savoir : 3 marks 50 ou 4 fr. 20, c'est-à-dire environ un centime par tonne kilométrique. Tous ces bas prix dérisoires n'ont pour but que le toujours plus grand développement de l'exportation, par tous les moyens et de tous les côtés. Si donc l'Allemagne a fait beaucoup pour les chemins de fer du Sud-Est de son Empire, on voit que ces chemins de fer, si importants qu'ils soient, ne nécessitent pas sur cette

direction l'attention exclusive de ses protecteurs. D'autres moyens d'expansion sont permis et sont utilisés de ce côté, avec d'ailleurs un succès toujours croissant.

Il n'en est pas de même directement au Sud. Là, il n'y a que le chemin de fer, car la voie d'eau intérieure ne va pas encore très loin, et il faut pourtant s'implanter coûte que coûte, car l'industrie allemande est un cercle toujours rempli dont la circonférence doit sans cesse s'élargir et se dilater, sous peine de fâcheux retours sur soi-même et d'éclatement final. Mais les difficultés surgissent, car on se heurte de ce côté à des barrières naturelles considérables et à la fière indépendance d'un petit peuple ferme en ses projets et confiant en son avenir. L'Allemagne, l'œil fixé sur son étoile, suit sa voie, la toujours plus grande voie de la domination commerciale.

L'histoire de la Compagnie du Gothard est éminemment suggestive sur ce point.

CHAPITRE II

Etude historique du Gothard

SECTION I

Le Gothard déversoir de l'influence allemande

Pour en comprendre le sens complet, il faut résumer l'origine des discussions et divisions entre cantons suisses au sujet des voies ferrées transalpines. Les préférences de la Suisse Centrale sont toujours allées à la voie de la Reuss et du Gothard, à la voie centrale, à celle qui traverse les cantons primitifs de la Confédération elle-même.

Au point de vue du rayonnement de la Suisse et de ses relations avec les États voisins, on devine au contraire l'importance des passages alpins valaisans ou grisons.

Au milieu du siècle dernier, les Grisons ont consacré 10 millions (somme énorme pour ce peuple actif mais pauvre) à refaire ou à construire un magnifique réseau de routes. Le pays des Grisons, historiquement et géographiquement, ce sont des routes. Aussi bien, ce sont les Grisons qui ont les premiers mené

des négociations pour établir un chemin de fer à travers les Alpes, du lac Majeur au lac de Constance. C'était en 1845 que les trois cantons de Saint-Gall, des Grisons et du Tessin conclurent un premier traité auquel ils donnèrent comme suite une convention avec le royaume de Sardaigne : il s'agissait alors d'un projet de voie ferrée et de tunnel par le col du Lukmanier (Suisse Orientale). En 1852, les Chambres fédérales votent la loi sur les chemins de fer qui laisse à l'industrie privée la construction des voies nouvelles et qui établit sous la forme de compromis assez vagues les principes des négociations des cantons et de la Confédération avec l'étranger. Le Lukmanier gardait toujours l'avance. La Sardaigne confirma ses intentions de n'accorder son concours qu'à une ligne du Lukmanier à l'exclusion de toute autre. Cependant l'argent fit défaut et la concession accordée par le Conseil fédéral dut être plusieurs fois prolongée, mais en vain. On peut, à juste titre, appeler cette première période la période de Lukmanier.

En l'année 1857, fut créée la première Union du Saint-Gothard qui groupait, avec les cantons primitifs, Uri, Schwyz, Unterwalden et Lucerne, les cantons de Berne, Soleure, Bâle-Ville et Bâle-Campagne.

L'Italie entre alors en scène, et, par une première note diplomatique, elle demande que la Suisse ne prenne pas d'engagements en faveur d'une ligne trans-alpine sans avoir étudié tout l'ensemble des solu-

tions possibles. L'Italie, très habilement affaiblit le projet du Lukmanier en faisant naître un projet voisin et concurrent, celui du Splügen. De plus le Tessin était amené, sous l'influence de l'Italie sans aucun doute, non seulement à refuser mais à retirer son adhésion signée au Lukmanier ; d'autre part les Tessinois créaient dans les Chambres fédérales et dans toute la Suisse un état d'esprit fondé sur ce postulat que toute ligne transalpine devait passer par le seul canton italien et méridional de la Suisse : le canton du Tessin se trouvait ainsi maître de la situation, et l'on peut dire que c'est lui qui a ruiné les espérances des Grisons.

Sur ces entrefaites se constitue la seconde Union du Saint-Gothard en 1863, qui donne résolument à son projet le caractère d'une ligne d'intérêt international et qui détermine le Conseil fédéral à entrer en négociations avec l'Italie et avec les États de l'Allemagne.

Le Simplon était également au bénéfice d'une concession ; il avait suscité une grande activité dans toute la Suisse occidentale. Des travaux étaient poursuivis, des projets étudiés et des subventions promises.

1857-1869, période de lutte ; lutte très acharnée, autour du Conseil fédéral et dans les pays voisins, entre les partisans des trois types de chemins de fer transalpins : ou le passage par le massif du Saint-

Gothard, ou le passage dont la ligne d'accès devait remonter la vallée du Rhône, ou l'un des tunnels correspondant à la vallée du Rhin.

La Suisse ne pouvait songer à exécuter toute seule un travail aussi gigantesque : les fonds lui manquaient. Or il est de règle que celui qui paye est le maître. C'est ce qui arriva. Les États qui fournirent les subventions dictèrent leurs volontés. Parmi les États de l'Allemagne, le Grand Duché de Bade s'était vivement intéressé, dès l'origine, au projet de traversée des Alpes ; mais ce fut la Confédération de l'Allemagne du Nord, qui, en, apportant sa subvention de 20 millions et en se liant avec l'Italie qui en fournissait 45, fit pencher la balance définitivement, sous le poids de l'or, en faveur du Gothard.

Le 15 octobre 1869, la Convention internationale du Gothard était signée entre la Suisse, l'Italie, la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Grand Duché de Bade et le Wurtemberg.

Le grand tunnel transalpin n'était plus un projet suisse, ni intercantonal ni même fédéral ; il devenait à la lettre, comme l'avaient voulu ses promoteurs, un projet international.

La question étant ainsi posée, les projets Grisons étaient voués à un échec certain ; car les routes transalpines des Grisons n'auraient pas de communications directes entre les contrées de l'Allemagne septentrionale et l'Italie ; elles reliaient plutôt l'Autriche à ses

anciens domaines politiques, la Lombardie et la Vénétie. L'Allemagne naissante ne pouvait songer à s'unir avec le Piémont qu'elle convoitait comme son débouché, qu'en dehors de l'Autriche ; il fallait donc fuir les parages du lac de Constance et de la haute vallée du Rhin. Aussi le Gothard fut-il la ligne d'élection, la grande voie germaine vers l'Italie par la Suisse.

Le 18 juillet 1870, eut lieu à Berne, au Conseil National (chambre des députés) une séance agitée et âpre qui marqua dans l'histoire du tunnel du Gothard une journée décisive.

Les chambres fédérales étaient appelées à ratifier le traité du 15 octobre 1869, ainsi que la convention signée à Berlin le 20 juin 1870 qui portait adhésion de la Confédération de l'Allemagne du Nord au traité. Le Conseil fédéral, ou gouvernement de la Suisse, qui avait été le négociateur, était tout acquis au projet ; déjà, devant la Chambre haute ou Conseil des États (Sénat), le Gothard avait été discuté dans les séances des 13 et 14 juillet, et il avait triomphé à une très grande majorité. Lorsque les arrêtés du Conseil fédéral furent transmis au Conseil National qui devait en délibérer, aucun des membres de l'Assemblée, ni parmi les amis zélés du Gothard, ni même parmi ses adversaires, ne mettait en doute l'issue du débat : la majorité gothardiste était forte et compacte, les arguments des cantons orientaux, partisans du Lukmanier ou du Splügen, ou des cantons occidentaux, par-

tisans du Simplon, tout comme la pétition de 58.000 protestataires, étaient voués à l'avance à un échec indiscuté.

Mais la France était émue. Le duc de Grammont, ministre des Affaires étrangères, avait été interpellé au Corps Législatif le 20 juin 1870 et Jules Ferry avait accusé le ministère de n'avoir pas su veiller à l'intérêt de la France : « La Suisse, avait-il dit, était une forteresse naturelle, couverte par le rempart des Alpes ; les Alpes percées, la forteresse n'existe plus. Et par surcroît, après avoir laissé faire Sadovva, vous avez laissé se détourner de nous l'Italie que vous trouverez maintenant toujours du côté de ce géant du Nord que vous avez laissé s'élever et grandir. » À l'issue de cette séance, quelques députés avaient déposé une proposition de loi allouant au percement du Simplon et à la construction d'une voie ferrée internationale par les vallées du Rhône et de d'Ossola, une subvention de 40 millions.

Or voilà que la rupture entre la France et l'Allemagne est imminente : la guerre n'est pas déclarée, mais elle est certaine. Pour sauvegarder la neutralité de la Suisse, le Conseil fédéral vient de décréter la levée des troupes, la levée de 40.000 hommes. L'émotion est poignante. La pensée et les préoccupations sont ailleurs qu'au Gothard. A quoi bon signer un pareil traité, alors que personne ne sait quelle sera demain la carte de l'Europe ? A quoi bon presser le

débat et les décisions parlementaires, alors que les détenteurs des capitaux attendent à coup sûr la fin de la crise pour donner suite à leurs engagements !

Ces réflexions sont celles d'un grand nombre de députés de tous cantons et de tous partis ; elles rendent quelque espoir aux ennemis du Gothard : les délibérations sur le traité avec l'Italie remises *sine die*, n'est-ce pas la seule chance qu'ils puissent avoir d'une moindre défaite !...

Mais les Gothardistes se reprennent ; ils pressentent et interprètent les événements comme leurs adversaires. Ils redoutent ce lendemain si trouble et qui sera certainement troublé : tout est prêt pour leur projet. Coûte que coûte, et quels que soient les événements, il faut profiter des circonstances favorables et des avantages si patiemment conquis, il faut s'opposer à tout ajournement.

Tel est l'état d'esprit surexcité qui règne au Conseil National en ce matin du 18 juillet 1870, lorsque le président ouvre la séance. Il arrive souvent dans l'histoire parlementaire que la vraie bataille, celle qui est décisive, se livre à propos d'une question accessoire, question de règlement ou question d'ordre du jour. Il s'agit ici de décider si les députés renverront oui ou non à une session prochaine cet important débat.

Au sein de la Commission, l'ajournement n'est rejeté qu'à une voix de majorité, par quatre voix con-

tre trois. Dans la séance même du Conseil National, les Gothardistes sentent qu'ils jouent leur va-tout ; ils trouvent en face d'eux, alliés à leurs adversaires déclarés, des amis d'hier qui seront encore des amis de demain, mais des prudents et des sages chez qui les inquiétudes de l'heure présente se tournent en hésitations. Et ils retrouvent, plus éloquents que jamais, tous les défenseurs des tunnels rivaux ; ils entendent, unis au service de la même cause, deux hommes de premier rang qui seront, durant de longues années, les chefs politiques de leurs cantons respectifs, Vaud et Genève.

Après cinq heures de discussion, la proposition d'ajournement est repoussée par 65 voix contre 42. Le sort en est jeté. Dans les séances qui suivent, et où l'on aborde le fond du débat, les députés Saint-Gallois, Grisons ou Vaudois se battent pour l'honneur, mais tous comprennent et savent que le Gothard est chose résolue, que le Gothard se fera.

Il s'est fait ; et, de projet d'abord suisse, puis international officiellement, il est devenu en fait presque exclusivement œuvre allemande, par l'influence subie et les résultats obtenus.

Les États contractants fournissaient 85 millions, répartis comme suit : Suisse, 20 millions représentant la part contributive des cantons et des Compagnies de l'Union du Gothard ; Italie, 45 millions ; Confédération de l'Allemagne du Nord, 20 millions ; 102 mil-

lions étaient en plus fournis par la Compagnie concessionnaire. Cela faisait en tout 187 millions. Mais cette somme était insuffisante, et voulue intentionnellement insuffisante par l'Allemagne du Nord.

Dans un article, « l'ouverture du Simplon et les intérêts français » paru dans *les questions diplomatiques et coloniales* le 1^{er} décembre 1904, M. Paul Girardin a su habilement démêler les projets allemands. « M. de Bismark, dit-il, à la page 707, avait fait sien le projet du Gothard. On fit faire par les ingénieurs Bech et Gerwig, à une échelle manifestement insuffisante, 1/10000, un levé préliminaire, qui dissimulait les difficultés, surtout dans les rampes d'accès, et qui permit d'abaisser la dépense prévue à 187 millions, sur lesquels les États allemands s'engagèrent pour une part. Quelques années plus tard, quand les études définitives, avec levé à 1/1000, furent achevées, on se trouva en présence d'une dépense totale de 290 millions, 103 millions de plus que les chiffres prévus, soit 100 % pour les lignes d'accès, 40 % pour le coût total.

« Mais ce qu'avait prévu M. de Bismark arriva ; les dépenses étaient engagées, on ne pouvait reculer, on creusa quand même. C'est ainsi que le Gothard se fit, de par la volonté et à la gloire du Chancelier, qui, par ce coup de surprise, avait eu son tunnel. »

A la porte de l'Est, celle du Brenner, correspondait désormais la porte de l'Ouest, celle du Gothard.

Le système était complet, tout au moins à n'envisager que les chemins de fer. Par le Brenner passaient déjà les fontes et aciers de Saxe et de Thuringe, de Smalhaden, Zwickau et Saafeld, les wagons de Gœrlitz, les mécaniques de Chemnitz, les produits chimiques de Dresde, Leipzig, Nordhausen. Dorénavant pourront passer facilement les produits de l'Ouest, de la riche région du Rhin. Et la vue de la carte est suggestive sur ce point. Les contrées de formidable développement industriel allemand sont la Saxe et Thuringe d'une part, et toute l'Allemagne occidentale à l'Ouest. Un passage se trouvait désormais placé juste au Sud de chacune d'elles. La Westphalie, le bassin de la Ruhr, les provinces rhénanes pouvaient désormais envoyer en Italie les fontes de Bochenn, d'Iserlohn et d'Essen, en même temps que des produits métallurgiques variés ; Aix-la-Chapelle, Cologne, Dortmund, Duisbourg, Crefeld, Elberfeld expédiaient des produits chimiques.

Et alors un immense courant de trafic s'établit d'Allemagne vers l'Italie, une inondation envahit tout le Piémont, non pas dévastatrice d'ailleurs, mais riche et fertilisante. Les établissements de Sayone, de Dongo sur le lac de Côme, de Milan, de Brescia, de Lecco, de Venise, de Saint-Pierre d'Arena, près de Gênes, usinèrent les fontes allemandes et produisirent les tôles, les poutrelles, la quincaillerie, la chaudièronnerie, les locomotives, le matériel de chemins

de fer, les machines d'industrie textile, les machines pour navires. L'industrie cotonnière grandit à Gênes, à Biella et dans la région milanaise.

Dès l'année qui suivit l'ouverture, dès 1883, le nombre des marchandises-kilomètres avait atteint 75 millions. Et la progression s'accrut d'année en année. Il n'est pas jusqu'aux régions situées sur le parcours qui ne se ressentirent du passage bienfaisant du courant. Zurich devint une grande place commerciale, subissant, naturellement, complètement, l'influence de l'Allemagne du Nord, et uniquement de l'Allemagne du Nord. C'est la Prusse, en effet, maîtresse de la Westphalie et de la province du Rhin d'une part, de la Silésie d'autre part, qui est, malgré la pauvreté relative de son sol, le plus riche État de l'Allemagne, et c'est cette cause économique qu'il ne faut pas oublier de citer à côté des causes morales de la puissance prussienne.

Le développement du trafic sur le Gothard est donné pour l'ensemble des marchandises transportées par le tableau ci-après :

Voyageurs-kilomètres				Marchandises-kilomètres			
1885	.	.	.	45 millions		88 millions	
1890	.	.	.	63 —		105 —	
1895	.	.	.	77 —		129 —	
1900	.	.	.	139 —		137 —	
1905	.	.	.	166 —		177 —	
1907	.	.	.	183 —		272 —	

La recette s'élevait de 39.600 francs en 1885 par kilomètre à 49.600 francs en 1890, à 61.700 francs en 1895, à 76.200 francs en 1900, à 95.501 francs en 1905, et à 110.669 francs en 1907, tandis que le nombre des voyageurs transportés se montait à 1.624.000 en 1895, 2.636.000 en 1900, 3.333.000 en 1905, et que le nombre des tonnes véhiculées atteignait 825.000, 978.000 et 1.248.000 aux mêmes époques.

La progression des voyageurs depuis l'ouverture jusqu'en 1907 était donc de 232 % et la progression des marchandises de 262 %.

Or dans ce trafic, est-ce que la part allant du Sud vers le Nord est aussi importante que celle allant du Nord vers le Sud, la part de l'Italie en Allemagne aussi considérable que celle de l'Allemagne en Italie ?

Lors de l'établissement du consortium, l'Italie n'avait pas hésité à fournir 58 millions, alors que l'Allemagne n'en fournissait que 30 millions. Mais les sacrifices qu'elle s'imposait, elle espérait les récupérer et au delà par des avantages futurs. Elle croyait voir s'établir un grand courant de trafic entre son port de Gènes et l'Europe Centrale. Et cela est tellement exact que la ville de Gènes à elle seule avait concouru pour 6 millions dans les 53 millions de subvention. Or sur les 1.248.000 tonnes ayant traversé le Gothard en 1905, 150.000 tonnes seulement sont allées de Gènes vers le Nord.

Le mouvement d'exportation de l'Italie à travers le Gothard a été étouffé un peu par la concurrence des grandes lignes fluviales allemandes qui continuent le transport de la navigation maritime jusque dans l'intérieur de l'Europe Centrale, mais plus encore par la suprématie économique de l'Allemagne qui joue à la façon plutôt d'une pompe refoulante que d'une pompe aspirante. Si bien qu'en somme, de tout le blé dont l'Allemagne a besoin, à peine 100.000 tonnes se dirigent chaque année de Gènes vers le Gothard. Les importations totales en Italie par le Gothard ont été en 1908 de 866.000 tonnes et les exportations seulement de 382.000 tonnes, c'est-à-dire que les importations ont été aux exportations dans le rapport de 2,2 à 1. Et dans ce total de 866.000 tonnes importées, l'Allemagne entre à elle seule pour plus de 500.000 tonnes rien que de produits industriels fabriqués chez elle.

Comme nous le disions l'influence morale allemande a suivi sur le chemin parcouru la marchandise allemande.

Dès 1854, l'Allemagne s'était assurée sur le territoire bâlois une gare en propre, point d'arrêt et de jonction le plus important de la ligne parallèle au Rhin, et contournant la Forêt Noire, entre Karlsruhe et Constance. Des travaux étaient dans la suite entrepris pour agrandir la gare allemande sur un plan si colossal que le devis s'en élevait à 70 mil-

lions, soit le prix d'une percée alpestre, avec ce détail caractéristique que si les principaux bâtiments pour le service des voyageurs et des marchandises étaient installés sur territoire suisse, les quais, de six kilomètres de long, se prolongeaient bien au delà, sur territoire allemand. Bâle était donc agrippée dans l'orbite du réseau ferré allemand, pour son plus grand profit matériel d'ailleurs. Sans compter que la grande pensée germanique lui réserve, en outre, une place à l'extrémité du réseau navigable, dont le Rhin constitue la principale artère ; car la pénétration germanique a deux instruments, le rail et l'eau ; et le problème est très sérieusement étudié de la jonction de l'Aar au Léman par les lacs de Bienne et de Neuchâtel.

D'autre part, les liens entre Zurich et l'Allemagne, déjà étroits, se sont resserrés extraordinairement. Le nombre des Allemands établis dans le canton est considérable et quantité de familles zurichoises sont alliées à ces Allemands.

Un simple coup d'œil sur les wagons de marchandises stationnant en gare de Zurich montre que les deux tiers portent des désignations d'origine allemande : Münster, Königsberg, Cassel, Essen, etc.

Cependant cet envahissement de l'Italie et de l'Italie du Nord en particulier par les marchandises allemandes était un peu gêné, entravé par un obstacle. Pour rémunérer les millions engloutis dans la cons-

truction de la ligne en montagne, et payer les frais de traction plus élevés sur cette ligne, la compagnie concessionnaire avait été autorisée à majorer les taxes de transit, en majorant conventionnellement la distance réellement parcourue ; c'est-à-dire qu'au nombre exact de kilomètres on ajoute un certain nombre de kilomètres supplémentaires, et la surtaxe résulte de ce que voyageurs et marchandises paient comme s'ils parcouraient en réalité ce supplément hypothétique.

D'Erstfeld, sur le versant Nord du Gothard, jusqu'à Chiasso, sur le versant Sud, la voie a exactement 164 km. 500 : la surtaxe appliquée est de 64 kilomètres. D'Erstfeld à Pino, la surtaxe est de 50 kilomètres.

Grâce à ces majorations fictives des distances, la compagnie du Gothard a réalisé des bénéfices inespérés. D'une recette kilométrique de 39.600 francs en 1885, elle est passée à 92.500 francs en 1905, ce qui, déduction faite des dépenses, laissait pour cette année 1905, un excédent de recettes de 39.641 francs par kilomètre. Sans doute une clause de la convention de Berne stipulait que les États subventionnants et par conséquent l'Allemagne, se réservaient une participation aux bénéfices de l'entreprise dans le cas où ce bénéfice dépasserait le 7 % du capital-actions. Sans doute, du fait de cette clause, quatre fois depuis l'ouverture de la ligne, les États subventionnants ont

reçu, à titre de participation aux bénéfices, des sommes variables atteignant au maximum 200.000 francs.

Mais il n'en reste pas moins que les surtaxes, majorant le prix de transport, majoraient le prix de revient des marchandises et pouvaient en diminuer le rayon de diffusion. Toutefois il n'en a rien été. Et le Gothard, œuvre essentiellement d'influence allemande, a été le véhicule de l'invasion allemande dans l'Italie du Nord. Sans doute, il est aussi œuvre d'influence internationale, il convoie aussi les produits anglais, belges, hollandais, français du Nord, mais malgré tout, il ne porte pas l'empreinte, le caractère d'une simple voie de passage ouverte à tous, il porte par-dessus tout l'empreinte allemande, et la vraie marque de cette trouée alpine est d'être le passage, le déversoir de l'Allemagne industrielle prussienne sur le Piémont et la Lombardie. C'est là son rôle, en vérité géographiquement et territorialement restreint, mais économiquement d'importance considérable par l'importance même des pays mis en communication. Et ce rôle, des événements récents et des problèmes non encore résolus en accusent encore la nature presque exclusive.

De 1900 à 1903 la Suisse avait opéré le rachat de cinq grandes compagnies. Mais déjà auparavant, dès 1897, séduite par les excédents de recettes du Gothard qui, répartis sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux (C. F. F.) auraient équilibré leurs finances

difficiles, la Suisse avait voté le rachat du Gothard dont elle devait, d'après la loi, entrer en possession le 1^{er} mai 1909. Pour cela il fallait indemniser les États subventionnants. La Suisse, en leur notifiant le rachat en 1904, proposa de les rembourser par une réduction des surtaxes de montagne qu'elle ramenait à 50 kilomètres sur le tronçon Erstfeld-Chiasso au lieu de 64 kilomètres, et à 40 sur le tronçon Erstfeld-Pino au lieu de 50, ce qui réduisait les tarifs de 20 % et les recettes de 600.000 francs.

Pendant cinq ans, Rome et Berlin laissèrent sans réponse la note de la Suisse. Or, dès 1908, des événements surgirent à l'Ouest qui allaient obliger les deux États à sortir de leur mutisme.

Des négociations commencèrent à s'ébaucher entre la France et la Suisse, relatives au problème des voies d'accès au Simplon. A cette époque pour donner une valeur vraiment objective à ce tunnel, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée proposait deux solutions : la première dite de la Faucille, mettant Milan à 859 kilomètres de Paris, au lieu de 892 et de 924 respectivement par le Gothard et le Mont-Cenis ; la seconde dite du Mont-d'Or ou Frasne-Vallorbe, réduisant encore cette distance à 819 kilomètres. Deuxièmement, parallèlement, une autre circonstance particulière se produisait. Le canton de Berne qui, après avoir favorisé le percement du Gothard et celui du Simplon, se trouvait être isolé au milieu du pays,

sans ouverture du côté du Sud, s'était aperçu qu'il allait être frustré de tout bénéfice à ces opérations.

Déjà, en 1902, il avait voté une somme de 21 millions pour contribuer au percement d'un tunnel à travers les Alpes Bernoises, et, après des efforts que nous étudierons plus loin, le tunnel du Lœtschberg était percé en 1911, permettant l'accès direct au Simplon et plaçant Milan à 851 kilomètres de Paris.

Ces deux circonstances, presque simultanées, firent réfléchir l'Allemagne. Elle pensa qu'en présence de ces concurrences imminentes il était temps de cesser de faire la sourde oreille aux propositions helvétiques et qu'en profitant habilement, en abusant même de la situation, elle obtiendrait, contre son acceptation, des avantages susceptibles de diminuer la portée des menaces venues de l'Ouest.

Elle manœuvra avec une telle habileté auprès de l'Italie qu'elle l'amena à marcher d'accord avec elle dans cette opération, insistant sur la solidarité de leurs intérêts. Tout d'abord, elles formulèrent une protestation identique et simultanée, protestation de pure forme, qu'elles ne pouvaient juridiquement maintenir, mais qui leur semblait excellente pour engager les négociations. Elles contestaient expressément à la Suisse le droit de racheter le Gothard sans leur assentiment et déclaraient que cet assentiment ne serait donné que si la Suisse remplissait certaines conditions à débattre.

Quelles seraient ces conditions ? La Suisse eût aussitôt quelques inquiétudes à ce sujet. Une campagne de presse était menée en Italie par quelques hommes d'État et députés influents qu'on pouvait croire autorisés à parler au nom du Gouvernement. Des interpellations avaient eu lieu au Parlement. Le comité pour le percement des Alpes Grisonnes par le Splügen se remuait beaucoup.

La presse italienne demandait au Gouvernement de réclamer de la Suisse le remboursement de seulement 17 millions, en affectant, d'ailleurs, ces 17 millions au percement du Splügen. La Suisse y trouverait ainsi, disait-on, un sérieux avantage puisqu'elle se procurerait un nouveau passage alpin avec l'argent des autres.

La Suisse soutint que les traités internationaux du Gothard ne s'opposaient nullement au rachat et que l'opération s'effectuerait le 1^{er} mai 1909. Chaque partie, maintenant son point de vue, on convint de réunir une conférence à Berne pour chercher un terrain d'entente. Cette conférence se tint du 24 mars au 20 avril 1909 ; elle n'était pas, à proprement parler, une conférence diplomatique. Les deux gouvernements d'Allemagne et d'Italie y étaient représentés par leurs ministres accrédités et des chefs de service, mais non point par des plénipotentiaires. Le Conseil fédéral l'était par un de ses membres, le chef du Département des Chemins de fer. On n'avait pas arrêté

d'avance le programme dont on discuterait ; le Conseil fédéral ne savait pas quelles prétentions seraient formulées et on n'était pas certain du tout d'aboutir à quelque chose de précis. Cependant, dès la première séance, on put constater que ni l'Allemagne, ni l'Italie ne contestaient plus, en principe, le droit de la Suisse de racheter la ligne, qu'elles ne demandaient pas le remboursement des subventions et que l'Allemagne se refusait à lier la question du Splügen à celle du Gothard, comme l'Italie en avait manifesté l'intention.

Les négociations furent très pénibles et très laborieuses. Il fallut un mois et 17 séances plénières pour aboutir à deux projets de convention. Dans le premier, de beaucoup le plus important, la Suisse contracte avec les deux États ; dans le second les contractants sont seulement la Suisse et l'Italie.

Dans le texte de la première convention, dite plus spécialement Convention du Gothard, certaines résolutions méritent une particulière attention. Pour qu'une convention soit équitable et acceptable par les deux parties contractantes, il faut que les concessions consenties de part et d'autre soient à peu près équivalentes, que chacun donne autant qu'il reçoit et reçoive autant qu'il donne. Ce principe est à la base de tout contrat privé et de toute entente internationale. Ce n'est qu'après une guerre victorieuse que le vainqueur se croit en droit d'imposer au vaincu

un traité dans lequel il reçoit tout et ne donne rien en échange. Or, en vertu des conventions de 1869 et de 1878, l'Allemagne et l'Italie possédaient deux droits : le droit à un superdividende, c'est-à-dire le droit de partager par moitié les excédents de dividende dépassant l'intérêt de 7 % une fois versé aux actionnaires, et le droit à une réduction des taxes, et en particulier des taxes de montagne, dès que l'intérêt du capital-actions dépasserait le 8 %.

M. Wacharzapp, directeur de l'Office impérial des Chemins de fer allemands, déclarait au Reichstag que ces deux droits n'avaient jamais eu une grande importance pour les États subventionnants puisque d'une part, le dernier n'avait jamais eu l'occasion d'être revendiqué et le premier n'avait joué que cinq fois, pour des sommes minimes, et probablement sans espoir de retour. Ce fut cependant tout ce que les deux États abandonnèrent généreusement dans la convention.

De son côté le Conseil fédéral offrait une réduction de 20 % sur les surtaxes de montagne, ce qui était déjà une concession importante, puisqu'elle entraînait pour les Chemins de fer fédéraux une diminution de recettes de 600.000 francs par an, et il faut se souvenir que justement les belles recettes du Gothard avaient été escomptées par les C. F. F., le Gothard étant la seule ligne transalpine dont les recettes par kilomètre dépassent 100.000 francs, alors

que le Mont-Cenis ne rapporte que 55.000 francs.

Mais les négociateurs allemands réclamèrent beaucoup plus, une réduction de 65 %, soit de 64 kilomètres à 23, et de 50 à 18, qui aurait diminué les recettes de la ligne de 1.825.000 francs par an.

Cette question fut longuement discutée. Finalement on se mit d'accord pour réduire les surtaxes de 35 % à partir du 1^{er} mai 1910 et de 50 % à partir du 1^{er} mai 1920, soit une diminution des recettes d'abord de 975.000 francs, puis de 1.425.000 francs.

Les surtaxes ne pouvaient d'ailleurs être relevées qu'avec le consentement de l'Allemagne et de l'Italie et qu'après preuve établie que le Gothard ne ferait plus ses frais. Il faut, sur ce point, remarquer d'une façon particulière que le commerce intérieur suisse ne bénéficie en rien de la réduction, et que la convention stipule seulement pour le trafic international germano-italien.

Ainsi un commerçant de Bâle qui veut envoyer des marchandises à Chiasso paiera 64 kilomètres de surtaxe. S'il adopte au contraire la combinaison suivante : envoyer d'abord sa marchandise à la première gare allemande, Loerrach, pour de là la réexpédier à Côme, première gare italienne, d'où elle rentrera à Chiasso, il ne paiera plus en 1920, que 32 kilomètres de surtaxe, ce qui, malgré les deux douanes et les petits parcours supplémentaires effec-

tués aller et retour, pourra être plus avantageux que le simple trajet normal.

Par la réduction du prix de transport, le courant de trafic allemand voit déjà ainsi la pente s'abaisser et l'inondation en Italie rendue plus facile.

Mais cet article n'est pas le seul qui impose à la Confédération des engagements très sérieux pour l'avenir. D'autres dispositions ont des conséquences bien plus graves encore.

L'article 10 de la Convention de 1869, pour éviter que la Compagnie du Gothard ne fasse à d'autres chemins de fer (par exemple à la Compagnie française de l'Est qui aboutit également à Bâle) des conditions plus favorables qu'aux chemins de fer allemands et italiens, stipulait que l'Allemagne et l'Italie jouiraient toujours du traitement de la nation la plus favorisée sur le réseau du Gothard, et que la Compagnie du Gothard ne pourrait accorder à aucun chemin de fer étranger et à aucune station frontière suisse des avantages et des facilités qu'elle n'accorderait pas également aux chemins de fer allemands et italiens.

S'appuyant sur cet article et sur l'article 15 portant que, en cas de transmission de la concession du Gothard à une autre Société ou en cas de fusion avec les chemins de fer suisses, les obligations incombant à cette Compagnie passeraient à l'entreprise plus étendue, les négociateurs allemands et italiens ont réclamé

pour leurs pays le bénéfice de la nation la plus favorisée non plus seulement sur le réseau du Gothard mais sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux. Le réseau du Gothard a une longueur de 276 kilomètres ; celui des chemins de fer fédéraux comprend plus de 2.700 kilomètres. Le bénéfice de la nation la plus favorisée devait donc être étendu à un réseau dix fois plus considérable que celui du Gothard.

Les négociateurs suisses, de guerre lasse et voulant aboutir à tout prix, finirent par accepter cette concession à laquelle ils ajoutèrent un article stipulant que le chemin de fer du Gothard jouirait toujours des avantages qui sont ou seront accordés aux autres chemins de fer des Alpes existants ou à construire.

Ce sont là les articles 7 et 8 de la Convention relative au chemin de fer du Saint-Gothard du 13 octobre 1909.

Article 7. — « Le trafic sur le chemin de fer du Gothard jouira toujours des mêmes bases de taxes et des mêmes avantages qui sont ou seront accordés par les chemins de fer fédéraux à tout chemin de fer qui existe déjà ou qui sera construit à travers les Alpes. »

Article 8. — « Pour ce qui concerne le transport des voyageurs et des marchandises d'Allemagne et d'Italie, pour et à travers ces deux pays, la Suisse s'engage à ce que les chemins de fer fédéraux fassent bénéficier les chemins de fer de l'Allemagne et

de l'Italie des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés soit à d'autres chemins de fer en dehors de la Suisse, soit à des parties où à des stations quelconques de ces chemins de fer, soit enfin aux stations frontières suisses. Les chemins de fer ne peuvent entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses, par laquelle ce principe se trouverait violé. »

Or l'article 13 de l'ancienne Convention n'avait jamais eu la portée que les négociateurs allemands et italiens lui attribuaient. Il ne comprenait que le réseau du Gothard et non pas tout le réseau des entreprises nouvelles. En 1869 personne ne songeait que, en cas de rachat du Gothard par la Confédération, les avantages que l'Allemagne et l'Italie se réservaient sur la ligne du Gothard en échange de leurs subventions devraient être étendus à tout le réseau fédéral. L'article 8 constituait donc une extension exorbitante de l'article 10 ancien, un don purement gratuit de la Confédération. Et cette concession a une portée immense.

Tout d'abord, évidemment, il faut mettre hors de discussion les intérêts de la Suisse elle-même qui, au point de vue itinéraire à faire parcourir aux transports, ne perd rien à ce qu'on lui interdise de pratiquer des bas prix sur les lignes autres que le Gothard. En effet les chemins de fer fédéraux ont toujours intérêt à acheminer par le Gothard, puisque cette

ligne est la plus longue sur le territoire suisse : 314 kilomètres de Bâle à Chiasso au lieu de 216 kilomètres par exemple par le Simplon.

D'autre part le trafic voyageurs n'est guère touché par la nouvelle convention, car pour ce genre de trafic la lutte et la concurrence se font moins à coups de tarifs que par le perfectionnement des procédés en quelque sorte pratiques : organisation des trains, voitures directes et commodes, confort, facilités aux passages aux douanes, etc...

Mais si les intérêts matériels de la Suisse paraissent jusqu'à un certain point sauvegardés, il n'en est pas de même de sa dignité morale et de son indépendance.

L'Allemagne et l'Italie obtiennent, en effet, le droit de contrôler tous les arrangements que les chemins de fer fédéraux concluront dorénavant avec tous les autres chemins de fer étrangers, afin de s'assurer que les arrangements ne contiennent aucune solution plus favorable que celles qui sont accordées aux lignes allemandes et italiennes.

Supposons par exemple que les chemins de fer fédéraux, pour attirer sur la ligne du Simplon une partie du trafic franco-italien qui passe actuellement par le Mont-Cenis, consentent certains tarifs spéciaux et particulièrement favorables aux marchandises ou à certaines catégories de marchandises allant de France en Italie par le Simplon.

Soit les produits des usines et des mines françaises de la région de Saône-et-Loire, passant présentement par le Mont-Cenis, à attirer par le Simplon, et allant ainsi, par les voies suisses, concurrencer en Lombardie les houilles et fers laminés allemands de la Ruhr ou de la Sarre. Si les chemins de fer fédéraux consentent des prix réduits à ces marchandises, ils seront obligés d'appliquer les mêmes prix réduits aux marchandises allemandes passant par le Gothard. Et comme cette extension pourrait être très coûteuse aux chemins de fer fédéraux, il peut très bien se faire qu'ils préfèrent renoncer à appliquer ces tarifs aux marchandises françaises et par conséquent renoncer à les attirer sur leurs lignes, plutôt que de devoir accorder les mêmes avantages à la ligne du Gothard.

Il est vrai que l'article 9 de la nouvelle Convention admet une exception précisément pour les cas où les chemins de fer fédéraux seront forcés, par suite de la concurrence étrangère, d'abaisser exceptionnellement leurs taxes de transit. Mais l'alinéa suivant du même article ajoute immédiatement que « les mesures de cette nature ne devront pas porter préjudice au trafic par le Saint-Gothard ».

Et qui sera juge de ce préjudice ?

Ce seront les signataires de la Convention, les gouvernements allemand et italien. Ainsi la Suisse ne pourra accorder sur une quelconque de ses lignes

aucun tarif exceptionnel sans avoir prouvé aux gouvernements allemand et italien que ce tarif ne portera aucun préjudice au trafic du Gothard.

La convention accorde à l'Allemagne et à l'Italie, et par les articles 7 et 8, et par l'article 9 même qui semble pourtant au premier abord une atténuation aux deux premiers, la convention accorde, disons-nous, un droit suprême de contrôle sur les tarifs de tous les chemins de fer fédéraux, du Simplon jusqu'aux lignes éventuelles futures des Alpes Orientales.

Indépendamment des négociations interminables et des lenteurs auxquelles les pourparlers donneraient lieu — surtout si l'Allemagne et l'Italie faisaient, comme pour la convention en question, attendre cinq ans leurs réponses — ne voit-on pas qu'il est contraire à la dignité d'une nation de se mettre dans un état de dépendance pareille, vis-à-vis de deux grands États, ses voisins, pour tous les arrangements ferroviaires qu'il peut avoir à prendre avec les autres voisins !

Le fameux article 11 du traité de Francfort, obligeant la France à accorder à l'Allemagne le traitement de la nation la plus favorisée dans ses futurs traités de commerce (c'est-à-dire que quelque avantage que la France accorde à une puissance quelconque, l'Allemagne en profite) a été l'une des causes déterminantes qui ont poussé la France vers le pro-

tectionnisme en entravant sa liberté d'action. Qui sait quelles conséquences le traitement de la nation la plus favorisée, que la Convention du Gothard assure à l'Allemagne et à l'Italie sur tout le réseau des chemins de fer fédéraux, pourrait avoir pour le développement ferroviaire de la Suisse ?

Et au fait, les Suisses virent dans ces clauses de la convention une analogie avec l'article 11 du traité de Francfort, avec cette différence même en leur défaveur que ce que l'Allemagne y réclamait de la France, la France l'obtenait aussi de l'Allemagne, tandis que les Suisses ne jouissent pas chez leurs voisins de la clause dont ces voisins jouiront chez eux ; ils se disent traités en pleine paix « plus durement qu'un pays vaincu. »

D'autre part, M. le Conseiller national helvétique Alfred Georg démontre que, si la convention est ratifiée, deux des quatre voisins de la Suisse, l'Allemagne et l'Italie qui sont politiquement des alliés, jouiront sur tous les chemins de fer suisses de bénéfices qui sont refusés aux deux autres : la France et l'Autriche. Et cela, dit-il, n'est pas conforme à la neutralité qui est à la base de la sécurité suisse et dont le peuple suisse a fait l'élément primordial de son rôle international.

Dira-t-on qu'il ne s'agit que de tarifs, et qu'on ne peut, pour de tels sujets, invoquer l'indépendance nationale ?

Ce serait singulièrement méconnaître l'esprit de notre temps. Il y a des guerres économiques ardentes entre les nations de l'Europe. D'une heure à l'autre, ces guerres économiques peuvent se changer en guerres tout court. Ce sont des rivalités économiques qui menacent surtout la paix, et les gouvernements sont tout prêts à sacrifier les générations présentes pour assurer le toujours plus vaste développement et la grandeur des générations futures. Le devoir, l'intérêt, la prudence commandent à la Suisse de rester neutre dans les guerres économiques comme dans les autres. C'est le contraire que fait la convention du Gothard. Dans la lutte économique que se livrent à coups de tarifs, sur le sol suisse, ses puissants voisins, elle abandonne sa neutralité et favorise les uns aux dépens des autres. Elle cesse d'être maîtresse de ses tarifs. Elle renonce à en user pour la défense éventuelle de son propre commerce. Elle laisse prendre un pied chez elle à l'Allemagne, celle-ci en aura bientôt pris quatre.

Un article paru au printemps 1912 dans la revue berlinoise *Die Gegenwart*, intitulé « les soutiens de la Triple Alliance » par H. Prehn von Dewitz, montre que c'est vraiment là, sans qu'elle en fasse secret, un des buts de l'Allemagne.

A propos des fondations de banques, la *Gegenwart* écrit les lignes suivantes : « Un consortium de banques allemandes, composé de la Diskontogesellschaft,

de la Deutsche Bank, de la Banque de Darmstadt, etc., décida, il y a quelques années, de fonder une banque allemande en Italie. Ce plan réussit entièrement et la banque fut fondée.

« L'Allemagne a deux rivales dangereuses en Italie ; ces rivales sont la France et la Suisse. Leur influence est encore très forte parce qu'elle est très ancienne. Le recul de l'industrie et des grandes entreprises françaises est, il est vrai, de nature à chasser, dans un avenir assez rapproché, la France de sa situation privilégiée. La Suisse, elle aussi, devra finalement rendre les armes devant l'industrie allemande. Grâce à l'activité industrielle qui fraye la voie, l'Italie s'industrialise de plus en plus. Dorénavant le territoire économique de la Suisse ne pourra plus tirer de sa situation favorable et rapprochée de l'Italie les avantages qu'il en a tirés jusqu'à présent. Comme pays de transit, presque comparable, dans la région de langue allemande, à un « dominium » économique de l'Allemagne, la Suisse ne servira dorénavant plus à autre chose qu'à rapprocher toujours davantage l'un de l'autre les territoires économiques de l'Allemagne et de l'Italie. Deux pays qui ont l'un avec l'autre des rapports économiques aussi étroits ne peuvent plus être séparés par aucune constellation politique : ce n'est pas, en effet, la politique de la force, c'est la politique économique qui domine notre siècle (1). »

1. *Journal de Genève*, 6 août 1912.

Quoi qu'il en soit, le Gothard avait permis à l'Allemagne d'envahir l'Italie et économiquement et politiquement ; les tunnels construits à l'Ouest et les voies d'accès à ces tunnels menaçaient l'Allemagne de lui faire perdre son hégémonie ; la convention du Gothard lui enlève ses droits pécuniaires sur le Gothard, mais lui conserve son hégémonie.

L'Italie, par le Gothard, est devenue la vassale économique de l'Allemagne. On aura beau contruire de nouvelles voies d'accès vers l'Italie, si ces voies d'accès traversent la Suisse, par la convention du Gothard, l'Italie restent vassale de l'Allemagne sans que les voies d'accès nouvelles puissent très efficacement concurrencer la voie allemande.

Un exemple fera, d'une façon typique, ressortir cette conséquence : supposons un transport de Paris à Genève. Depuis le 1^{er} janvier 1913 la section de voie comprise entre la frontière française et Genève est entièrement suisse, exploitée par la Suisse. Malgré cela le transport continue à se faire selon les tarifs P.-L.-M. Ce parcours sur territoire genevois étant très faible ne devrait avoir aucune répercussion sur le commerce et l'industrie de toute la Suisse, et les bases de tarif qui, en vertu de la décroissance des barèmes, sont très faibles sur cette section terminus de parcours, devraient être inopérantes ailleurs. Eh bien, avec la convention du Gothard, la répercussion est la suivante : en vertu de la clause de la

nation la plus favorisée, l'Allemagne va réclamer aussitôt l'application de tarifs à bases réduites similaires pour ses produits par le Gothard, et cela non pas sur quelques kilomètres, comme pour la traversée du territoire genevois, mais sur les parcours complets de Bâle ou de San Margarethen à Chiasso.

Cette politique, le *Bund*, journal gouvernemental suisse, l'a clairement vue : « L'Allemagne, dit-il, le 31 juillet 1912, réclame le droit exclusif de pouvoir exporter en Italie. Les industries des autres pays doivent être étranglées. On comprend maintenant l'irritation de l'Angleterre et de la France contre l'Allemagne, en présence d'une pareille politique économique de la violence. La Suisse, elle aussi, a à se tenir sur ses gardes si elle veut conserver son indépendance économique et politique. Nous n'avons pas construit à grands frais nos chemins de fer des Alpes pour faciliter à la production allemande l'envahissement de l'Italie et pour l'aider à refouler nos propres industries. Une politique ferroviaire de grande allure réclame avant tout une politique économique intelligente et prévoyante. Autrement nos chemins de fer nous feront perdre tout notre sang. »

Et le *Journal de Genève* dans le même temps disait : « L'invasion méthodique allemande est le danger national. En présence de ce péril, plus dissimulé et plus insinuant, mais peut-être plus dangereux qu'une attaque à main armée, on en vient presque à

regretter le temps où nos ancêtres repoussaient avec leurs hallebardes et leurs « morgenstern » le choc des barons autrichiens. Au moins ceux-ci par l'acier de leurs armes et leur aspect farouche, témoignaient-ils ouvertement de leurs intentions hostiles. Les envahisseurs d'aujourd'hui se présentent les mains pleines d'or, et aux lèvres le sourire le plus engageant. Mais c'est précisément pour ce motif que, à notre époque de mercantilisme, de prédominance des intérêts matériels et d'affaïssement des caractères, ils sont autrement plus dangereux. »

Dans la *Revue d'utilité publique* le Dr Schmid, de Zurich, ajoute enfin : « La Suisse commence déjà à être, et, avant l'an 2000, elle sera une colonie allemande, dans laquelle plus de la moitié de la population, dans les cantons de langue allemande tout au moins, sera composée de sujets authentiques du grand empire voisin. »

A côté de l'accord sur ces grands points importants, des accords spéciaux étaient intervenus entre seulement la Suisse et l'Italie.

Ces accords concernaient : 1° les transports de céréales en provenance d'Italie, déposés dans les entrepôts suisses de Brunnen et réexpédiés de là dans la direction du Nord, avec malgré l'arrêt en cours de route, le bénéfice des taxes de transit, et 2° les fruits du Midi (agrumi) oranges et citrons, appelés à jouir d'un tarif exceptionnel réduit.

Les grands accords communs s'appliquant aussi bien à l'Italie qu'à l'Allemagne semblaient favoriser également l'Italie et l'Allemagne, mais nous avons vu qu'en fait le courant de trafic étant en grande partie orienté Nord-Sud, c'était l'Allemagne qui bénéficiait presque exclusivement des faveurs consenties.

L'accord spécial avec l'Italie vint contrebalancer un peu le désavantage italien, et en même temps il montre la question des zones d'influence sous un jour plus complet. A côté du grand courant envahisseur Nord-Sud, il nous fait voir un petit contre-courant Sud-Nord, chargé des produits italiens à destination de l'étranger.

Cette partie de l'arrangement a même été mise en vigueur peu après l'élaboration et avant toute ratification de la convention et elle joue dès maintenant au plus grand profit des marchandises intéressées ; grâce à la réduction consentie par les Suisses de 33 % des surtaxes de montagne, le prix effectif des fruits, par tonne kilométrique, a été ramené de 11 à 7,4 centimes et à l'abaissement de la taxe a correspondu aussitôt une augmentation du tonnage transporté.

Les transports avaient été et furent : du 1^{er} novembre 1908 au 1^{er} novembre 1909, sous l'ancien régime, de 3.889.320 kilogrammes, du 1^{er} novembre 1909 au 1^{er} novembre 1910, sous le régime nouveau,

de 4.725.960 kilogrammes, soit une augmentation de 21 % en un an, de même les recettes correspondantes ont passé de 87.000 francs à 92.000 francs, malgré la réduction des prix.

Quoi qu'il en soit, contre la convention tout entière du Gothard, et surtout contre les accords généraux, une grosse, très grosse majorité s'est formée en Suisse pour lutter en faveur de l'indépendance économique menacée.

Déjà une question dite des farines avait fortement excité les esprits ; à l'abri d'une interprétation contestée du traité de commerce, l'Allemagne avait favorisé l'exportation de sa farine en Suisse dans une mesure qui menaçait de ruiner rapidement la meunerie indigène suisse.

Au début de septembre, l'Empereur d'Allemagne crut opportun de renouveler le coup qui lui avait si bien réussi à Jérusalem et à Constantinople pour l'emprise sur le chemin de fer de Bagdad.

Un arrêt se produisait dans la marche du mécanisme, la mainmise sur la tarification suisse n'allait pas toute seule, la combinaison merveilleuse du négociant allemand trouvait un obstacle, c'était le moment pour le chef de maison d'aller sur place emporter l'affaire par son prestige personnel et l'autorité de sa puissance.

Il y alla, fut très bien reçu, mais cette fois n'obtint rien, jusqu'à présent du moins.

La ratification de la convention qui devait être un fait accompli à la fin de 1912 a été renvoyée à plus tard et n'a été ratifiée que le 4 avril 1913.

SECTION II

Le Gothard, passage international du trafic international.

En somme, nous avons vu que la zone d'influence du Gothard va surtout de l'Allemagne du Nord à l'Italie du Nord et un peu de l'Italie vers l'Allemagne. C'est évidemment là ses limites de rayonnement essentiel.

Néanmoins il convient, pour voir le problème en son entier, d'examiner le Gothard dans sa zone d'influence complètement internationale, c'est-à-dire comme moyen de passage non plus seulement du Nord au Sud ou inversement, mais cette fois du Nord-Ouest au Sud-Est. On verra alors le rayonnement partir de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande, de la France du Nord.

Mais cette partie de la question qui est nettement distincte de la première, n'intéresse plus cette fois l'Allemagne comme productrice ou commerçante, mais seulement en tant qu'exploitante de chemins de fer, pour la partie de ses voies qui sont sur le chemin du Gothard et qui peuvent être ou utilisées si elles sont le plus court chemin d'accès ou délais-

sées au profit de voies concurrentes étrangères.

Dans cette partie il ne s'agit plus de l'invasion submergeante d'un peuple de plus en plus puissant se déversant au dehors, il s'agit, au premier abord tout au moins, de simple lutte entre voies ferrées, à qui arrachera les transports venant d'au-delà pour aller au-delà. Et comme alors cette partie n'est qu'un élément d'un tout, il convient de l'étudier dans ce tout, c'est-à-dire que la question entière se composera des examens, tantôt simultanés, tantôt isolés et particuliers, des différentes voies alpines qui peuvent être choisies par les marchandises pour aller de l'Ouest et du Nord-Ouest des Alpes au Sud-Est de ces mêmes Alpes.

Ce sera donc l'étude du Mont-Cenis, du Simplon et du Gothard réunis, avec comme couronnement et point d'aboutissement, jusqu'à ce jour, le Lötschberg ; celui-ci considéré isolément, il est vrai, mais expliqué dans ses causes génératrices, justifié dans sa raison d'être, et deviné dans ses conséquences, seulement grâce à sa mise en place dans le tout indissoluble dont il fait partie et sans lequel il n'est rien.

Puisqu'il s'agit cette fois des Alpes non plus comme lieu de passage d'un seul État à un seul État, mais comme lieu de passage de plusieurs États, il faut voir quels sont les points continentaux extrêmes de départ et d'aboutissement des lignes de transit. Ces

points sont simples à déterminer : ce sont les côtes de France, de Belgique et de Hollande, d'une part, et la plaine du Pô, de l'autre. C'est-à-dire que les Alpes seront le lieu de passage des marchandises venant de la France centrale et méridionale allant en Italie par le Mont-Cenis, des marchandises de la France du Nord, du Nord-Ouest et du Nord-Est, de la Belgique, de la Hollande et de l'Angleterre y allant par le Simplon ou le Saint-Gothard. A ajouter à cela des produits d'outre-mer, d'Amérique ou d'Extrême-Orient amenés dans des ports déterminés de l'Europe Occidentale par suite de conditions spéciales.

Ainsi circonscrites dans leur ensemble, les zones d'influence respectives de chaque passage seront relativement faciles à délimiter dans leur rayon spécial.

Prenons d'abord le Mont-Cenis :

Normalement, en tenant compte de l'orientation des vallées et des fleuves, la vallée du Rhône a été longtemps le chemin naturel des voyageurs et des marchandises entre l'Europe du Nord-Ouest et l'Italie. La Suisse, à raison de ses montagnes, était considérée comme un obstacle presque infranchissable, en tout cas terriblement long et difficile et l'on ne prévoyait pas, il y a une quarantaine d'années, qu'elle pût devenir jamais la fameuse plaque tournante des chemins de fer. Or la main de l'homme peut détourner le sens normal des courants économiques comme celui des grands fleuves.

L'ouverture du canal de Suez en 1869 réveilla les ports de la Méditerranée et en fit des points de départ nouveaux et importants à destination de l'Extrême-Orient et de l'Afrique Orientale.

Concurremment une grande œuvre surgissait qui faisait de la France le lieu de passage entre l'Europe Occidentale et l'Italie et créait une situation éminemment favorable et privilégiée pour nos ports de l'océan et nos centres industriels du Nord et du Centre.

Sur l'initiative de la maison de Savoie et de Cavour la percée du Mont-Cenis fut entreprise en 1857, alors qu'on ne connaissait que le burin et la poudre pour attaquer le flanc des montagnes et qu'aucun travail approchant, déjà construit par les hommes, ne pouvait servir de modèle aux vaillants Piémontais qui avaient conçu celui-là.

Les conseils de l'Europe, les avertissements, puis les railleries ne firent pas défaut aux entrepreneurs, dont le Français Sommeiller. Le général Ménabréa, rapporteur du projet devant le Parlement sarde, y répondit par ces mots passés dans l'histoire : « S'il y a de l'eau à l'intérieur du souterrain, elle s'écoulera ; s'il y a du feu, on l'éteindra ; s'il y a des abîmes, on les comblera ; s'il y a des tempêtes, on les enfermera, mais surtout qu'on ne vienne pas dire que l'intelligence humaine ne peut pas dompter la nature ! »

Ce qui paraissait alors un miracle fut accompli. On

avait prévu pour sa réalisation la date extrême de 1887, ce qui donne une idée de la difficulté de l'œuvre à son origine ; le tout fut terminé en 1871, grâce à l'invention des perforatrices.

Pendant dix ans, jusqu'à l'ouverture du Gothard, le passage du Mont-Cenis profita amplement du monopole de fait qu'il détenait — son trafic de transit s'accrut d'année en année.

Mais en 1882 le Gothard fut ouvert et le Mont-Cenis en reçut un coup terrible. La voie nouvelle détournait de la voie ancienne une partie du trafic de l'Allemagne, de la Hollande, de la Belgique et même du Nord de la France avec l'Italie.

En effet (et ici il importe d'indiquer un principe qui en matière de chemin de fer, a une importance capitale, à savoir que, en vertu des conventions admises internationalement, le trafic va à la voie la plus courte) en effet donc la distance du Havre, par exemple, à Milan par Paris et le Saint-Gothard est plus courte de 47 kilomètres que celle du Havre à Milan par le Mont-Cenis (1.125 km. au lieu de 1.172 km.). Et celle de Calais à Milan par le Saint-Gothard plus courte de 91 kilomètres que celle de Calais à Milan par le Mont-Cenis (1.151 km. contre 1.242 km.).

Le bassin d'alimentation du Saint-Gothard formait ainsi un triangle ayant pour sommet Bâle et dont la base s'étendait du Havre à Hambourg. Le trafic de transit avec l'Italie à travers cette région qui emprun-

tait les voies françaises sur 800 kilomètres environ, ne les empruntait plus du tout pour la majeure partie et sur 600 kilomètres seulement dans le secteur compris entre le Havre et Calais.

De plus le Saint-Gothard rapprochait les ports belges, hollandais et allemands des marchés italiens. Aussi le trafic de transit non seulement dans le secteur entre le Havre et Calais, mais aussi dans toute la région au-dessous du Havre et qui restait acquis au Mont-Cenis diminuait dans de notables proportions. Les ports d'Anvers et de Rotterdam devenaient plus rapprochés de Milan que nos ports de 100 à 160 kilomètres.

Les ports belges et hollandais possèdent en effet une situation géographique exceptionnelle, qui leur assurent, au point de vue de leurs relations avec le Sud-Est, un avantage incontestable sur leurs concurrents de la Manche et du Pas-de-Calais. Cela paraît paradoxal à première vue, mais la déflexion occidentale de la côte au long de laquelle s'ouvrent les ports français, permet de se rendre compte de ce qu'ils sont plus éloignés, encore que plus au Sud. D'ailleurs un exemple pris en Belgique même démontre la réalité du fait. Le trajet Anvers-Bruxelles-Bâle comporte 639 kilomètres et le trajet Ostende-Bruxelles-Bâle en comporte 721. Il va de soi que plus la ligne tend à obliquer, plus elle devient longue : c'est de la géométrie élémentaire.

Au point de vue des transports vers l'Italie les ports de la mer du Nord sont donc à vol d'oiseau très bien situés. Et comme la ligne matérielle du Gothard se rapprochait de la ligne idéale à vol d'oiseau, ces ports autrefois éloignés se rapprochaient sensiblement. C'était là déjà pour eux un sérieux avantage et un sérieux désavantage pour la ligne du Mont-Cenis, car l'allongement de parcours en mer pour arriver jusqu'à eux n'augmentait pas ou presque pas le prix du frêt, tandis que le rapprochement par voie ferrée diminuait d'une façon très appréciable le prix de transport par terre.

La conséquence de ce fait était que les marchandises de provenance américaine qui, pour une raison ou pour une autre, débarquaient autrefois, quoiqu'à destination de l'Italie, à Bordeaux, à la Rochelle, à Nantes, au Havre ou à Calais, débarquaient maintenant à Anvers ou à Rotterdam, d'où perte de trafic de transit pour nos voies ferrées et perte de trafic pour nos ports.

D'ailleurs cette perte de trafic pour nos ports allait s'accroître d'année en année, le frêt de sortie diminuant comme le frêt d'entrée. Or, un port, fut-il aménagé et outillé selon les conceptions les plus modernes, n'aurait encore qu'un mouvement de navigation insuffisant s'il n'était pas en mesure de fournir aux navires un frêt de sortie égal au frêt d'entrée.

Les ports ne sont que des organismes de suture entre les voies terrestres et les voies maritimes. Ils jouent à la fois le rôle du poumon qui aspire à l'extérieur et du cœur qui refoule à l'intérieur. Le grand port moderne ne peut prospérer qu'à condition d'être étroitement relié à un vaste hinterland, bien desservi par des voies ferrées et des voies d'eau, aussi étendues et aussi conjuguées que possible entre elles.

Or le passage du Gothard augmentait d'une longue tentacule nouvelle les moyens de préhension des ports de la mer du Nord, c'était même la première tentacule lancée de ces ports jusqu'en Italie. Et tout le long de cette artère le sang du trafic allait couler généreusement jusqu'à l'extrémité ; ce sang qui circulait déjà abondamment dans tout un immense rayon, grâce aux artères naturelles des fleuves ou artificielles des canaux.

Depuis longtemps déjà, en effet, les pays étrangers avaient compris le rôle d'agent de liaison de la voie d'eau entre le port et les centres producteurs et consommateurs. Liverpool, Hull, Londres, Bristol reçoivent de la Mersey, de la Humber, de la Tamise et de la Severn une contribution appréciable pour leur trafic. Sept canaux desservent Anvers ; la batellerie fluviale du Rhin est une grosse source de prospérité pour Rotterdam ; l'aménagement de l'Elbe a permis à Hambourg d'étendre son influence jusqu'en Autriche.

Chez nous, au contraire, rien ou presque rien en comparaison n'est fait. Le Rhône, de navigation difficile, n'apporte presque rien à Marseille. La Gironde n'est pas suffisamment canalisée à Bordeaux ; la Garonne est ensablée ; le canal du Midi n'a les dimensions utiles que pour des chalands de 300 tonnes. Nantes n'est desservi que par une Loire peu navigable et seulement jusqu'à Angers. La Seine n'a pour le Havre qu'un mouillage de 2 m. 80.

A l'étranger la navigation maritime a été prolongée très avant, le plus avant possible, dans l'intérieur des terres. Des bateaux de 2.500 tonnes, véritables navires de mer, peuvent, sans rompre charge, faire le service direct entre Londres ou Stockholm ou Gènes même et les villes du Rhin.

Chez nous aucun bateau du Bas-Rhône ne peut remonter jusqu'aux bas ports de Lyon.

A l'étranger les voies navigables naturelles ont été perfectionnées et prolongées ; on leur a adjoint des ramifications en les reliant aux fleuves, rivières, canaux indépendants d'elles. Et ainsi les produits furent portés dans les moindres centres de leurs bassins de plus en plus élargis et, en retour, ces moindres centres firent affluer aux ports leurs propres produits.

Chez nous pour passer les écluses de la Petite-Saône, il faut disloquer les trains de bateaux ; et une section du canal du Rhône au Rhin n'est praticable, sur 144 kilomètres, que pour les chalands de

100 tonnes. A l'étranger, chaque groupe navigable, une fois constitué, ne resta pas étroitement enfermé dans ses limites de groupe ; sans crainte du groupe navigable étranger, il ne fut pas hanté par le seul désir de limiter la concurrence voisine ; il sentit au contraire que, de la coopération des efforts, de la fusion profitable, allait jaillir un flot de vie nouvelle dont il prendrait largement sa part. Par des canaux profonds le réseau fluvial très dense de la Hollande fusionna avec celui de la Belgique et avec le Rhin. Rotterdam draine une grosse part du commerce de ou pour la Westphalie. Anvers fait de même pour les provinces rhénanes et le Nord de la France. L'hinterland de Hambourg englobe, par l'Elbe, la Prusse, la Saxe, la Bohême ; par le canal de Finow et le canal de Bromberg, la Prusse Polonaise et la Silésie. Le canal de Mittelland, en unissant le Rhin à l'Elbe, va compléter le système.

Est-ce qu'en Amérique, grâce au canal d'Albany à Oswego, qui unit New-York aux lacs américains et canadiens, des navires de 2.500 tonnes ne se rendent pas sans transbordement du fond du lac Supérieur en Europe !

En France, le Rhône est sans communication avec le Centre et l'Est de la France ; Bâle et Genève sont en dehors de son hinterland. Les vins d'Algérie parviennent à Nancy par le Havre ; les blés d'Odessa en Bourgogne par Anvers ; beaucoup de marchandi-

ses d'Orient et d'Extrême-Orient, venant par Suez, rejoignent Anvers, Brème, Hambourg, parcourant 3.000 kilomètres de plus que leur itinéraire normal. Bordeaux est isolé du reste de la France ; les produits de l'Amérique du Sud vont à Anvers. Le transit des Amériques va être révolutionné par le canal de Panama. Et Nantes est le point le plus proche du continent, mais Nantes n'est pas reliée à Bâle et à l'Europe Centrale. La Seine ne communique pas avec les voies navigables de l'Est, de la Suisse et de l'Allemagne. Dunkerque n'est pas reliée au bassin métallurgique de Briey et la Lorraine française est comprise dans la zone d'influence d'Anvers. Marseille ne redeviendra un grand port méditerranéen, le grand marché de l'Orient que le jour où des chalands de Paris, de Lyon, du Nord-Est accosteront ses navires, que le jour où de ses quais des marchandises pourront directement être amenées à Genève, à Bâle et aux villes du Rhin.

A l'étranger, les ports intérieurs eux-mêmes furent l'objet de tous les soins. Les ports et bassins de Mannheim couvrent 260 hectares, offrent 30 kilomètres de rives accostables, disposent de 78 grues, de 60 kilomètres de voies ferrées, de 60.000 mètres carrés de hangars.

Le port de Javel, au contraire, à Paris dispose de 3 grues pour 500 mètres de quai, alors qu'à Anvers et à Hambourg on compte une grue par 45 mètres.

Par suite des facilités sans nombre offertes à l'étranger, le prix du transport par eau a pu s'y abaisser dans des proportions appréciables par rapport aux nôtres. Chez nous le prix moyen par tonne kilométrique est de 0 fr. 01 ; en Allemagne il est de 0 fr. 008. Sur le Rhône, le frêt atteint 0 fr. 10 au maximum et 0 fr. 02 au minimum. Le parcours Hambourg-Berlin est effectué à raison de 0 fr. 004 la tonne kilométrique ; celui de Hambourg-Dresde pour 0 fr. 005.

Aussi pour tout cela le tonnage du Rhône est-il tombé de 560.000 tonnes en 1855 à 280.000 tonnes en 1910, soit une diminution de 50 %, tandis que celui du Rhin est passé de 1.500 millions de tonnes à 8 milliards, soit une augmentation de 433 %.

Et toutes ces voies navigables sont devenues de véritables rues d'usines, avec des établissements industriels sans nombre s'échelonnant sur les rives. Et ces voies navigables n'ont pas été considérées comme des organismes hostiles pour la voie ferrée. Là encore, comme entre voies navigables entre elles, il y a eu fusion et harmonie et un immense développement industriel et commercial s'en est suivi. Des ports de transbordement, faciles et nombreux furent établis.

Aussi quelle ne fut pas la joie du public quand le Gothard s'ouvrit ! Les hardis conquérants ne virent pas là, comme on se serait empressé de le faire en France, deux sortes d'entreprises rivales. La voie fer-

rée nouvelle fut tout naturellement le prolongement naturel des voies navigables aux points où ces voies ne pouvaient plus avancer aussi loin que des autres voies ferrées existantes.

Cette manière de voir n'a pas changé d'ailleurs. Et dans la grande revue allemande *Weltverkehr*, le professeur Otto Blum, ingénieur à Hanovre, dénie tout pouvoir efficace à n'importe quel chemin de fer concurrent du Gothard, en étayant sa démonstration uniquement sur ce fait que, seul, le Gothard est sur la ligne de prolongement naturel du Rhin non seulement à Bâle, mais encore de Bâle à Constance. Il voit dans l'union des deux voies différentes la source essentielle de la supériorité invincible du Gothard.

CHAPITRE III

Étude historique du Mont-Cenis

SECTION I

Concurrence de la voie allemande

Lutte possible contre cette concurrence

Ce ne fut plus seulement une partie du trafic existant qui fut attiré sur la voie nouvelle par la plus courte distance à parcourir ; ce fut tout un immense trafic nouveau créé de toutes pièces par la facilité nouvelle offerte. La conjugaison de la voie du Gothard avec les voies d'eau, la commodité des transports mixtes encouragés fit naître du commerce, amena les produits dans les ports d'où partait la voie mixte prolongeante ; ces ports prirent de l'extension, et par un heureux cercle vicieux, amenaient du trafic jusque-là inexistant à la voie mixte.

Pauvre Mont-Cenis ! Le temps de l'âge d'or était fini. On évalua à 40 millions par an le préjudice subi par notre pays.

Du moins quelque chose fut-il fait pour lutter contre la terrible concurrence ? On dirait plutôt le con-

traire. Alors que sur la voie concurrente on améliorerait aussitôt que le trafic l'exigeait ; sur la voie du Mont-Cenis on procédait par petits paquets, comme il est toujours d'usage en France, par à-coups successifs, sans vue d'ensemble de l'avenir, et sans sortir du cercle étroit de ses propres frontières.

Le trafic ayant malgré tout un peu augmenté sur la ligne du Mont-Cenis de 5 % par an, on doubla d'abord la voie entre Chambéry et Chamousset. Cette amélioration ayant été insuffisante, on passa en 1897 une convention avec la Compagnie P.-L.-M. pour achever le doublement de la voie, du Rhône au Mont-Cenis. Depuis la mise en exploitation de la double voie en 1905, on a dû agrandir la gare de Modane, qui était insuffisante. Mais dans la convention de 1897, on n'avait pas regardé plus loin que Modane, et on n'avait pas vu que, de l'autre côté du tunnel, la ligne était à voie unique, si bien que les efforts très coûteux faits ne devaient pas aboutir en somme au résultat qu'on aurait pu espérer. On aurait pu réparer cet oubli au moment de la convention franco-italienne pour la construction du chemin de fer Nice-Coni. Mais on a complètement négligé de le faire. Depuis 1905 des négociations diplomatiques furent cependant engagées avec l'Italie pour le doublement de la voie du Cenis sur le versant italien entre Beaulard et Turin.

Voici ce que répondit le gouvernement italien, dans

une lettre à notre ministre des Affaires étrangères en date du 22 janvier 1908. « L'Administration italienne a entrepris sérieusement l'étude du doublement de la voie avec le désir d'aboutir le plus rapidement possible. Les travaux vont commencer entre Turin et Callegno. Ils seront poursuivis ensuite jusqu'à Bussoleno. Puis on posera également la seconde voie entre Salbertrand et Beaulard. Il n'y a qu'entre Bussoleno et Salbertrand que le doublement de la voie est apparu comme irréalisable à cause des difficultés du terrain. Mais au milieu de ce court trajet qui comporte seulement 24 kilomètres, on a prévu un poste de croisement. Enfin la direction générale des chemins de fer a l'intention de faire établir la traction électrique entre Bussoleno et Modane, ce qui permettrait de porter la vitesse moyenne des trains de 20 à 45 kilomètres à l'heure et d'augmenter considérablement le nombre des convois. Le directeur des chemins de fer a assigné l'année 1909 comme terme à ces divers travaux. Il faut toutefois compter avec les retards possibles. Mais on peut envisager comme certain que tout sera terminé en 1911. »

Le président de la Commission des Travaux publics, en France, M. le député Léon Janet, adressait à son tour le 15 février 1908 au ministre des Affaires étrangères la lettre suivante : « La Commission a pris acte de ce que le doublement de la voie était décidé d'une part entre Beaulard et Salbertrand et d'au-

tre part entre Bussoleno et Turin. Mais il restera, après l'achèvement de ces travaux, une section à voie unique d'une longueur de 24 kilomètres entre Salbertrand et Bussoleno qui sera toujours une grave cause de perturbation dans l'exploitation. La Commission des Travaux publics fait remarquer que le doublement de la voie sur cette section n'est nullement irréalisable, comme le dit le gouvernement italien. Elle n'ignore pas que cette partie de la ligne se trouve sur le flanc d'une montagne escarpée et présente de nombreux tunnels, mais elle fait observer que la section française qui a été doublée dans toute son étendue présentait certaines sections tout à fait analogues, au point de vue des difficultés matérielles, à celle de Salbertrand à Bussoleno. Elle demande donc que les négociations soient reprises avec le gouvernement italien afin d'obtenir qu'après la mise à double voie des sections relativement faciles de Beaulard à Salbertrand et de Bussoleno à Turin, il veuille bien s'occuper de faire disparaître la deuxième section à voie unique de Salbertrand à Bussoleno. Ce n'est que quand la voie sera complètement doublée entre Paris et Turin que les deux États intéressés pourront tirer de cette grande artère tous les avantages matériels qu'ils étaient en droit d'espérer, et il serait illogique de s'arrêter en route lorsqu'on est si près du but à atteindre. »

Sous la pression des bonnes raisons l'Italie aurait

dù se rendre, mais quand même, quoique cédant sur certains points, elle ne voulut pas démordre de son avis pour le doublement d'une section de 12 kilomètres du côté de Méana, plus exactement entre Meaux et le tunnel de l'Aigle. Elle prétendit qu'avec la traction électrique elle obtiendrait un rendement égal et même supérieur à la ligne française, pourtant à double voie. Ce à quoi la Compagnie P.-L.-M. fit remarquer que s'il doit subsister un tronçon à voie unique sur le versant italien, il en résultera, quel que soit le nombre de gares de croisement et la puissance des engins de traction, des sujétions qui mettront la ligne italienne en état d'infériorité par rapport à la ligne française comme capacité de trafic.

Le doublement total de la voie sur le versant italien serait donc déjà une amélioration à la situation défavorisée du Mont-Cenis, mais le véritable rajeunissement de la vieille route consisterait dans une mesure plus radicale. Cette mesure, les Chambres de commerce de Turin et de Gènes, pour ne parler que des principales, et les groupes parlementaires français et italien des Transalpins, en ont mis le projet à l'étude. Il s'agit du percement d'un tunnel de base allant de Modane à Exiles, ou de Modane à la vallée Nord de Suse. Les difficultés du doublement de la voie seraient résolues du même coup, car la nouvelle galerie aboutirait beaucoup plus bas dans la vallée, et dans des régions exceptionnellement propices.

Cette théorie économique des tunnels de base à aujourd'hui d'ardents partisans et est pratiquée un peu partout. Les rectifications du Moutiers-Granges et du Frasnè-Vallorbe que nous verrons plus tard sont, en même temps que des raccourcis, des abaissements d'altitude. Le tunnel de base du Hauenstein économisera, dit-on, 800.000 francs par an dans les frais d'exploitation. A la sortie du Gothard, il est question de percer un tunnel de base de 8,260 mètres sous le Mont-Ceneri. Entre Bologne et Florence, on rectifie la route au moyen d'un tunnel de base qui aura près de 20 kilomètres. Entre Gènes et Alexandrie on avait percé un tunnel de faite, le tunnel des Giovi. Ce tunnel fut remplacé par le tunnel de base de Mignanego qui coûta plus de 80 millions. Aujourd'hui on a décidé de percer tout à côté un troisième tunnel de base qui coûtera plus de 100 millions.

L'idée du tunnel de base sous le Mont-Cenis est donc toute naturelle ; elle est due à l'un des ingénieurs les plus distingués de l'Italie, M. Regis, professeur au Royal Polytechnique de Turin.

La hauteur du passage serait abaissée de 230 mètres et le raccourci obtenu serait de 20 kilomètres. Ce gain de 20 kilomètres élargirait grandement la zone d'influence rendue restreinte du tunnel et pourrait être la base d'un programme d'ensemble destiné à lui rendre une partie du trafic enlevé.

Les frais de ce tunnel de base incomberaient en

grande partie à l'Italie qui exploite la ligne à partir de Modane. Si l'on considère en effet que, d'une part, elle devrait dépenser une quarantaine de millions au doublement de la voie du côté italien, que, d'autre part, elle réaliserait plus d'un million par an d'économies sur les frais de la ligne, et qu'enfin la ville de Turin serait prête à y contribuer pour une vingtaine de millions, on trouve là les éléments suffisants pour la dépense du tunnel. La participation de la France et de la Compagnie P.-L.-M. serait basée sur l'augmentation du trafic de la ligne et sur le puissant intérêt que nous avons à conserver à Turin, qui est le véritable trait d'union entre les deux peuples latins, son caractère de grande capitale.

C'est qu'en effet Turin constitue, dans le grand triangle industriel Milan-Gênes-Turin, un point qu'on ne doit jamais perdre de vue si l'on veut voir d'une façon exacte la zone d'influence du Mont-Cenis et la limite d'influence du Gothard ou des autres concurrents du Cenis.

Sans doute le Gothard a eu une répercussion terrible sur le trafic de notre voie transalpine, mais même quand le trafic du Nord-Ouest de la France s'en allait au Gothard, quelque chose de ce trafic restait fidèle au Mont-Cenis, à savoir tout ce qui était à destination de Turin. Et Milan a beau être un centre économique très important, il n'est pas toute l'Italie ; Turin aussi est un centre commercial et industriel de

plus en plus important. Milan a 600.000 habitants, mais Turin est passé de 150.000 à 400.000, et dans le prolongement naturel, par la côte Ouest italienne, Rome apparaît avec plus de 500.000 habitants et Naples avec plus de 700.000. Et la distance entre Paris et Rome reste la plus courte par le Mont-Cenis.

En réalité, à destination de Turin, la zone du trafic comprend presque toute la France. Cela est si vrai que les trains rapides qui vont de Calais à Brindisi continuent à venir faire le crochet par Bourg et le Mont-Cenis. Néanmoins, même en ce qui concerne ce trafic qui nous reste et qui peut nous sembler plus sûrement fidèle, nous devons apporter la plus grande attention et la moindre de nos fautes pourrait être cruellement punie.

Au mois d'octobre 1910, du 13 au 14 et du 15 au 16, par suite de grève générale en France, la malle des Indes, c'est-à-dire le grand courrier d'Orient, délaissant notre territoire, passa par la Suisse. Dans le monde postal suisse, qui n'était pas prêt pour ce passage, ce furent deux journées mémorables. La première fois on vit arriver 3 wagons. La seconde fois, le train spécial-rapide, qui contenait tout le courrier avec la levée de la dernière heure, ne comprenait pas moins de 14 wagons et contenait 4.200 sacs de lettres. Le tout arriva à l'heure voulue à Brindisi, et l'Administration suisse reçut des postes anglaises de vifs remerciements. Elle ne se contenta pas de ces

remerciements, et, tout naturellement, elle fit la réflexion que, si le service rapide était passé une première fois par la Suisse, il pourrait bien y passer toujours.

Comme, lorsqu'on désire vivement quelque chose, on trouve toujours des arguments pour étayer son désir, la Suisse argua que, si, en vérité, le commerce anglais n'a rien à gagner à l'aller à l'accélération de la malle qui relève les dernières correspondances à des heures précisément convenables, il n'en est pas moins vrai qu'au retour le courrier venant des Indes trouverait par la Suisse un sérieux avantage, puisqu'il arriverait à Londres le soir avant l'heure actuelle qui est généralement entre 5 et 7 heures, et pourrait ainsi être remis aux destinataires, le soir même.

Si des faits de cette nature se reproduisaient et étaient retenus, et si les arguments invoqués étaient pris en considération, il y aurait encore à redouter une diminution de notre part de trafic, déjà diminuée.

A côté de ces conséquences matérielles pernicieuses à la France, la construction du Gothard eut des conséquences morales importantes pour la Suisse. Ce fut toute une mentalité qui fut transformée, et avec une mentalité toute une manière d'être pratique.

Jusqu'au dernier quart du XIX^e siècle, la Suisse répondait assez bien à ce trait de simplicité patriarcale dépeint par Victor Hugo :

La Suisse traite sa vache et vit en liberté.

Mais l'âpreté avec laquelle luttèrent les intérêts contraires lors de la percée du Gothard fut pour la Suisse une révélation. C'était donc quelque chose d'essentiel que les voies ferrées et les voies de communication, en général, et leur pays était donc un lieu de passage bien important, qu'on se disputait tant pour y passer !

Alors l'esprit d'initiative s'éveilla et les voies de communication intérieures et transalpines se succédèrent sans interruption.

Le Simplon allait naître.

CHAPITRE IV

Étude historique du Simplon

La Suisse, comprenant qu'il était de son intérêt de tirer parti de sa position au centre de l'Europe, d'utiliser cette situation géographique pour amener sur son territoire les diverses lignes qui permettent les communications entre le Nord et le Sud, se servit au début de la France.

Une société dirigée par M. de Lavalette avait obtenu, dès 1853, la concession d'une voie ferrée de Saint-Gingolph, sur la frontière française du Léman, à Domodossola et au lac Majeur par le Valais. Cette compagnie construisit le tronçon du lac Léman à Sierre avec de l'argent entièrement français, comme l'avait été l'admirable route du Simplon, œuvre du Premier Empire. Mais le comte Adrien de Lavalette vit sa compagnie sombrer devant les exigences des cantons du Valais et de Vaud qui, en 1873, acquirent définitivement pour 200.000 francs une ligne qui avait coûté 40 millions à l'épargne française.

En 1874, 123 députés de l'Assemblée Nationale dé-

posèrent en France une proposition de loi ayant pour objet de fournir, pour la construction de la ligne du Simplon qui devait annihiler la concurrence du Gothard, une participation de 48 millions.

En 1875, une Commission spéciale d'inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, nommée par M. Cailiaux, à la suite d'une résolution des Chambres, se prononça pour le Mont-Blanc, voie française, contre le Simplon, voie suisse.

En 1880, Gambetta qui savait toujours discerner quels étaient les intérêts français, proposa, lorsqu'il était président du Conseil, d'assurer l'exécution du Simplon par une subvention de 40 millions. M. Wilson ayant fait un rapport destiné à appuyer la subvention, une proposition adverse fut présentée en faveur du Mont-Blanc. Une Commission fut nommée dont M. Emile Loubet fut le rapporteur, et lorsque ce dernier vint à la tribune signaler tous les avantages du Mont-Blanc sur le Simplon, il fut approuvé sans réserve par M. Sadi-Carnot, alors ministre des Travaux publics, qui se déclara ouvertement hostile à la subvention du Simplon.

Malheureusement les complications de notre politique intérieure nous firent mettre au second plan le grand problème international de la pénétration en Italie par les Alpes, au lieu que la Suisse faisait peu à peu de sa politique extérieure une politique de chemins de fer.

C'était surtout la Suisse Occidentale qui ne tirait aucun profit du Gothard, c'était elle qui se préoccupait le plus de faire aboutir le projet de percement du Simplon.

La force des cantons simplonistes, et surtout des hommes d'État vaudois, à l'esprit loyal et pratique, fut de s'appuyer sur les conseils de la Confédération, de lier à leur cause le Conseil fédéral et de déterminer en leur faveur la bonne volonté sympathique de l'Administration supérieure des chemins de fer fédéraux.

La Suisse tout entière négocia donc avec la France et l'Italie dans l'espoir d'obtenir le concours financier de ces deux États, mais ces négociations furent longues et c'est seulement en 1895, le 22 novembre, qu'une convention fut signée entre la Suisse et l'Italie, ayant trait au percement du Simplon.

Le chemin de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon fusionna avec le chemin de fer du Jura-Berne-Lucerne et cette importante société fut constituée sous la raison sociale « Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon ».

L'exécution des travaux fut entreprise à forfait ; leur coût s'éleva à la somme totale de 80 millions. Elle fut formée jusqu'à concurrence de 60 millions par un emprunt émis par les banques centrales et garanti par la Confédération. L'Italie et la Confédération allouèrent respectivement des subventions de

4 millions et de 4 millions et demi et l'appoint fut donné par les cantons intéressés.

Les travaux commencèrent en août 1898, mais la Société Brandt, Brandau et C^{ie}, qui avait entrepris ces travaux, marcha de surprises en déceptions. La complication des couches géologiques rencontrées, l'abondance des sources et surtout des sources d'eau chaude, la température qui monta au front des chantiers jusqu'à 54°, causèrent de grandes et coûteuses difficultés. Le premier forfait dut être augmenté d'une dizaine de millions. Enfin le 24 février 1905 le tunnel était percé et le 1^{er} juin 1906 il était livré à l'exploitation.

Avec ses 19.730 mètres de long et ses seulement 705 mètres d'altitude il constitue le plus long et le plus bas des grands tunnels des Alpes, de l'Europe et du monde.

Quoique internationalisé par ses ouvertures dont l'une est en Suisse et l'autre en Italie, il est, de par ses origines politiques et financières, beaucoup moins international que le Gothard dont les ouvertures sont pourtant toutes les deux en Suisse. Mais comme lieu de passage, il est également une grave affaire internationale, plutôt avantageuse cette fois à la France.

SECTION I

Concurrence au Mont-Cenis

Sans doute, en effet, le Simplon détourne, lui aussi, par Frasné et Saint-Gingolph, une certaine quantité du trafic qui allait autrefois au Mont-Cenis, mais, de cette quantité de trafic qui, en tout état de cause, était perdue pour le Mont-Cenis puisqu'elle allait au Gothard, le Simplon ramène une partie sur nos rails.

Soit au point de vue du trafic national, soit au point de vue du transport des marchandises provenant d'Angleterre, de Belgique et des au-delà, le Simplon, tourné vers notre pays et interposé entre le Cenis et le Gothard, atténue un peu l'inconvénient du Gothard.

La zone d'influence du Mont-Cenis n'est pas modifiée à destination de Turin, mais à destination de Milan elle est ramenée à une zone située au Sud d'une ligne partant des Sables-d'Olonne et passant au Sud de Bressuire, Loudun, Loches, Saint-Amand, Moulins, Mâcon, Bourg et Bellegarde.

SECTION II

Concurrence réelle au Gothard

Quant à la zone d'influence du Gothard, elle est sensiblement rognée : tout ce qui, à destination de Milan, part d'une région limitée au Sud par la ligne

Bressuire-Bellegarde et au Nord par une ligne courbe partant de Boulogne et passant au Sud d'Arras, Mézières, inclinant vers Vouziers, passant à l'Ouest de Barle-Duc, de Vesoul pour aboutir à la frontière suisse entre Delle et Pontarlier, tout ce qui, à destination de Milan, part de cette région, passe par le Simplon.

Dans cette zone d'influence du Simplon, les marchandises situées dans une zone transversale comprenant la Bretagne, ayant la ligne Nantes, Tours, Vierzon, Macon, Nevers comme axe et s'étendant à l'Est jusqu'à Lons-le-Saulnier sont acheminées sur Brigue par Mâcon, Bourg, Bellegarde et sur la ligne de la rive gauche du lac de Genève. Tout le reste passe par la ligne Dijon-Lausanne.

Il est intéressant de voir le parti que la France a tiré de la voie nouvelle. Dès l'ouverture de la voie, les réseaux français, suisses et italiens se concertèrent pour établir une tarification directe entre la France et l'Italie. Mais les pourparlers étant quelque peu laborieux, on limita provisoirement cette tarification aux seules relations P.-L.-M.-Italie avec application à partir de janvier 1907. Toutes les expéditions du P.-L.-M., pour lesquelles la distance courte s'établit par le Simplon, furent taxées et acheminées par cette voie. Les prix des barèmes généraux furent ceux du tarif d'exportation P.-L.-M., et on accorda quelques tarifs exceptionnels avec réductions assez sensibles. Malheureusement, seuls, pouvaient bénéficier de ces

taxes abaissées, les centres P.-L.-M., et, par voie de soudure, quelques centres du Nord et de l'Ouest.

Les chiffres ci-dessous, rigoureusement exacts, montrent les résultats obtenus par cette tarification, la grande Vitesse n'étant pas comptée comme quantité négligeable.

Avant l'ouverture, il était sorti de France par Pontarlier en :

1902.	. .	123.144 tonnes de marchandises.	
1903.	. .	139.825	—
1904.	. .	144.858	—
1905.	. .	191.500	—
1906.	. .	176.787	—

Il faut noter qu'en 1905 l'augmentation extraordinairement forte avait été purement fortuite, et que la progression de 1906 avait repris la courbe normale de 10 % environ.

En 1907, année où l'ouverture du tunnel commença à produire un effet sensible avec le tarif P.-L.-M. Italien, les sorties accusèrent 209.826 tonnes, soit près de 19 % en plus, ou une augmentation de 33.039 tonnes. Sur ces 33.039 tonnes, il était sorti au seul tarif P.-L.-M. Italien 13.404 tonnes, c'est-à-dire que sur l'augmentation totale une part de 40 % revenait au tarif. C'était évidemment le tarif et la voie nouvelle qui avaient fait progresser le chiffre des exportations par Pontarlier. Mais ces résultats furent considérés,

et à juste titre, comme bien maigres ; c'était le minimum inévitable de trafic créé par toute ouverture de voie nouvelle. Il importait de faire un effort plus considérable si vraiment nous voulions ramener à nous quelque chose du Gothard.

Un grippement était dans le rouage ; les courants de trafic ne se laissaient pas détourner, et l'application rigoureusement mathématique de la règle de la plus courte distance ne donnait à elle seule presque aucun résultat. Les bases d'un tarif complet franco-italien, et non plus seulement P.-L.-M Italien étaient recherchées en collaboration, mais les pourpalers étaient lents et n'apportaient aucunes propositions fermes.

C'est alors qu'en mai 1907, les Compagnies du P.-L.-M., de l'Est, du Nord et de l'Ouest se concertèrent entre elles seules pour faire quelque chose d'immédiat. Certains courants de trafic parurent particulièrement intéressants à capter, à drainer par le Simplon : les cotons débarquant au Havre, à Dunkerque ou à Calais, les machines de toutes espèces, les laines lavées, les déchets de laine débarquant aux mêmes ports, les verres à vitres et les glaces polies arrivant de Belgique par Jeumont et Feignies.

Un tarif international appelé seulement franco-suisse, parce que seule la voie suisse du Simplon était considérée, établit pour ces produits des prix fermes réduits à destination des principaux centres italiens, et le 15 juin 1907 il commençait à jouer.

Enfin la France semblait sortir de sa lenteur ordinaire, et, même pour un coup d'essai semblait faire un coup de maître. Rejetant franchement la règle lourde et encombrante de la plus courte distance, elle paraissait aller hardiment hors de la zone de répartition du Simplon chercher le trafic jusque dans la zone d'influence normale du Gothard. Ce n'était malheureusement qu'une apparence et le tarif de lutte n'était pas dirigé contre l'ennemi, il était dirigé contre nous-même, non pas contre le Gothard, mais contre le Mont-Cenis.

En effet, disait la note explicative jointe à la proposition de tarif, le tarif n'était fait que pour ramener à la voie plus courte du Simplon des courants de trafic qui, en raison de la tarification, continuaient de passer par le Mont-Cenis. Aussi toute l'économie de la proposition consistait-elle à assurer seulement du point d'expédition au point destinataire par le Simplon la parité de prix avec la voie Modane. On enlevait un peu du trafic du Cenis pour le reporter aux mêmes prix sur le Simplon, et dans le fond rien n'était changé. Pas une tonne de plus ne passait par les voies françaises. D'ailleurs le résultat le fit bien voir.

Voici des chiffres qui montrent mois par mois que les tonnages amenés au Simplon par Pontarlier après le tarif franco-suisse n'ont en rien modifié les tonnages qu'y avait amenés le seul tarif P.-L. M. Italien jouant seul jusqu'en juin 1907 :

	1907	1908	1909
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Janvier	231	1.023	699
Février	848	632	767
Mars	1.540	756	1.116
Avril	1.366	1.035	765
Mai	961	1.233	648
Juin	846	980	1.323
Juillet	664	870	838
Août	648	1.071	753
Septembre	597	1.470	1.633
Octobre	1.381	1.715	1.305
Novembre	1.612	945	1.060
Décembre	1.023	1.700	1.067

Il y a des hauts et des bas, des variations de mois à mois, mais ni accroissement ni diminution caractérisée. C'est le fiasco, et il fallait s'y attendre. Le Gothard n'était pas encore en péril. On le comprendra mieux en embrassant une situation économique spéciale, celle concernant les cotons par exemple, visés par certains prix fermes du tarif franco-suisse.

Des États-Unis, de l'Égypte et de l'Inde ils entrent sur le continent par le Havre, Brème et Gènes. Dans la période où cette marchandise retenait l'attention de nos compagnies de chemins de fer, au milieu de 1907, il y avait par exemple le 11 juillet 1907 : au Havre un stock de 180.000 balles, plus 6.800 en mer ; à Brème un stock de 272.000 balles plus 13.700 en mer ; et à Gènes un stock de 40.000 balles. La plus

grande partie des stocks allemand et français et la moitié du stock italien provenait des États-Unis ; l'autre moitié du stock italien provenait d'Alexandrie et surtout de Bombay. Il convient d'écarter tout de suite du sujet ces derniers dont la qualité est trop inférieure à celle des cotons américains, puisque même la qualité fine des surates n'atteint pas les prix du fully middling Golfe on Atlantique, à plus forte raison du middling fair on choice. Or de Galveston, de New-Orléans, de Mobile, de Pensacola pour Brême, les cotons paient de 35 à 41 cents ou de 1 fr. 75 à 2 fr. 05 les 100 livres ; de Savannah ou de Brunswick, environ 32 cents ou 1 fr. 60. Des mêmes points au Havre, pour une distance pourtant moins longue, ils paient sensiblement les mêmes prix. Enfin de Galveston et de New-Orléans à Gènes 40 cents ou 2 francs, et de New-York 18 deniers ou 1 fr. 80 ; si bien que, qu'ils arrivent dans l'un ou dans l'autre des trois ports européens, les cotons ont à supporter à peu près le même frêt, 15 francs en moyenne la tonne.

Quel sera donc celui de ces trois ports où s'approvisionnera Milan ? Évidemment, il faut tenir compte de sérieuses considérations de diverse nature qui peuvent faire préférer l'un à l'autre, mais en nous en tenant à la seule considération « prix de transport », nous voyons que, par chemin de fer jusqu'à Milan, on paie du Havre, via Simplon ou via Modane puis-

que les prix sont unifiés pour les deux voies, 47 fr. 30 la tonne ; de Brême 49 fr. 60 et de Gênes 12 fr. 50. Gênes est favorisé par sa proximité même et il y a là certainement une situation privilégiée ; mais remarquons combien est insignifiante la différence entre les prix de Brême et ceux du Havre, pour une distance cependant bien plus considérable de Brême qui a déjà l'avantage d'être un marché plus fort.

Sans doute, il est très juste qu'une compagnie de chemin de fer recherche une rémunération qui est en somme en rapport avec la valeur marchande du coton ; sans doute il a été raisonnable et pas excessif de donner au tarif franco-suisse la base moyenne des tarifs qui existaient déjà pour des relations identiques, par exemple 0 fr. 03 à 0 fr. 035 par tonne kilométrique comme était celle des tarifs du Havre à Bâle ou du Havre à Mulhouse. Mais ce n'est pas ce raisonnable, ce trop raisonnable qu'il faudrait pour engager une lutte sérieuse. Si cette lutte n'est pas possible contre les ports voisins du point de destination, Gênes ou encore Trieste dont l'extension est si rapide, pense-t-on qu'un faible écart de 2 fr. 30 par rapport à Brême suffit à nous assurer la victoire ?

En tout cas depuis la mise en application du tarif, il a été expédié du Havre par année, de juin 1907 à juin 1908 : 164 tonnes ; de juin 1908 à juin 1909 : 545 tonnes ; de juin 1909 à juin 1910 : 933 tonnes.

C'est peu et la voie du Simplon n'est pas encore à craindre.

Il semble tout de même que l'inanité de la tentative fut ressentie. A défaut de l'ampleur des conceptions et de la hardiesse des initiatives, la médiocrité du résultat fit voir qu'on faisait fausse route en escomptant les larges afflux de trafic par la seule vertu des distances courtes.

Dès novembre 1907, les mêmes compagnies françaises qui avaient avec tant de sérieuse naïveté parlé de la parité des prix via Simplon et via Modane proposèrent pour les fils de chanvre de Cassano d'Adda à Dieppe, Honfleur ou le Havre un prix ferme par le Simplon, pour permettre, disaient-elles (et là était le côté grave et important de la proposition) pour permettre aux voies françaises de reprendre au moins en partie le trafic de cette marchandise à destination de l'Angleterre, acheminé actuellement par le Gothard et Anvers.

On parlait enfin du Gothard et de concurrence internationale. Or de Cassano d'Adda à Anvers par le Gothard il y a 1.066 kilomètres et on payait 56 fr. 30. Avec le prix nouveau le même point jusqu'à Dieppe ne devait plus payer pour 1.073 kilomètres que 56 fr. 10. A des distances presque identiques correspondaient désormais des prix presque identiques.

Comme cette fois la lutte était un peu mieux engagée, le succès vint un peu couronner l'effort. Depuis

1902 le trafic des fils de chanvre passant par Dieppe avait successivement décrochu ; il était tombé de 1.250 tonnes à 1.190 tonnes en 1903, à 1.000 tonnes en 1904, à 900 tonnes en 1905 et à 0 tonne en 1906. Pendant le même temps il était monté de 0 à 1.500 tonnes annuelles par Anvers.

Après la mise en application du prix par le Simplon, le transit reprit par Dieppe ; il fut de 418 tonnes en 1908 et de 995 tonnes en 1909.

Néanmoins ces différents essais successifs étaient encore trop timides. D'abord il était des courants de trafic aussi et même plus importants que ceux qu'on avait essayé de capter et qu'on avait cependant laissés de côté ; il était également, même pour les courants visés, d'autres points d'expédition et d'autres points de destination qu'on n'avait même pas envisagés.

C'était d'une vue juste et d'un esprit pratique que d'essayer d'attirer des courants déterminés de trafic, sans gaspiller partout ses efforts. Mais d'abord ce n'était pas à l'autre voie française qu'il fallait tenter de ravir son bien, et surtout il fallait sans hésiter pousser à fond le principe, puisque ses premières applications, quoique maladroites et insuffisantes, avaient cependant laissé entrevoir qu'il pourrait en sortir à la longue quelque chose de fructueux. En effet, malgré l'état stationnaire du trafic total de sortie par Pontarlier, après comme avant la mise en

application des prix fermes, les chiffres suivants permettent de constater que ces prix fermes, si peu nombreux et si imparfaits qu'ils soient, avaient créé malgré tout des courants proportionnellement appréciables, par rapport aux chiffres totaux des sorties. Le transit de sortie ainsi capté par Pontarlier atteint en effet de 34 à 42 % du chiffre de sortie total, et le transit d'entrée par le même point et ne concernant pourtant qu'un seul et unique produit (fils de chanvre) atteint de 30 à 72 % du trafic d'entrée total.

Transit de sortie en 1908 par Pontarlier

	Chiffre de sortie total	Transit amené par les prix fermes				
		cotons	machi- nes	verres à vitres	laines pei- gnées	Total
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
Avril. . .	1.035	»	334	61	10	405
Mai . . .	1.233	80	174	63	10	327
Juin . . .	980	124	46	28	20	218
Juillet . .	870	56	191	26	29	302
Août. . .	1.071	70	328	21	19	438
Septembre.	1.470	83	273	83	9	448
Octobre. .	1.715	36	656	39	»	731
Novembre.	945	82	294	20	»	396
Décembre .	1.700	58	151	74	»	283

Transit de sortie en 1909 par Pontarlier

	Chiffre de sortie total	<i>Transit amené par les prix fermes</i>				
		cotons	machines	verres à vitres	laines pei- gnées	Total
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Janvier . .	699	»	102	24	»	126
Février . .	767	»	249	15	»	265
Mars . . .	1.114	»	232	47	»	280
Avril . . .	765	36	60	24	»	120
Mai . . .	648	»	89	34	»	124
Juin . . .	1.323	24	170	23	»	217
Juillet . .	838	»	103	50	7	160
Août . . .	753	68	45	56	»	169
Septembre.	1.633	354	145	48	»	547
Octobre . .	1.305	300	93	38	33	464
Novembre .	1.060	69	119	62	12	262
Décembre .	1.067	118	54	40	18	230

Transit d'entrée par Pontarlier

	En 1908			En 1909	
	chiffre d'entrée total	transit des fils de chanvre		chiffre d'entrée total	transit des fils de chanvre
	tonnes	tonnes		tonnes	tonnes
			Janvier. . .	230	72
			Février . . .	294	92
			Mars	202	84
Avril . . .	41	18	Avril	141	84
Mai	59	21	Mai.	208	61
Juin	65	32	Juin.	190	113
Juillet . . .	62	45	Juillet	101	42
Août	101	65	Août	159	82
Septembre .	88	46	Septembre . .	168	82
Octobre . . .	119	57	Octobre . . .	300	103
Novembre . .	185	63	Novembre. . .	448	85
Décembre . .	196	70	Décembre. . .	281	94

D'autre part il est des marchandises, les marchandises vraiment de caractère français pour lesquelles, parce que leur valeur intrinsèque élevée peut supporter des prix de transport élevés, on n'avait pas fait tout ce qu'on aurait pu faire. Et c'est ce qui explique que, alors que nos produits de luxe étaient exportés en petite quantité, des tonnages énormes de matières pondéreuses sans grande valeur passaient par le Simplon. C'est parce qu'à ces dernières on avait accordé des réductions sérieuses, et aux premières, rien. La

soude de Varangeville allant à Milan, Bologne, Biella, Turbigo, Legnano, etc... et le sable de Nemours allant à Milan et à Venise entrent, en effet, dans les tonnages exportés dans des proportions allant, pour les deux marchandises, de 25 % à 66 %, tandis que, dans le même temps, il n'entre dans l'exportation que 10 à 15 tonnes, c'est-à-dire en moyenne 1 % de verrerie fine, articles de Paris, meubles, tissus, pelleteries, porcelaines, horlogerie, etc... Les tableaux ci-dessous donnent par mois les exportations de soude et de sable par Pontarlier en 1908 et 1909.

Exportations en 1908 par Pontarlier

	Chiffre de sortie total	Exportations		
		soude	sable	Total
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Avril	1.035	237	173	410
Mai	1.233	331	176	507
Juin	980	310	221	531
Juillet	870	250	127	377
Août.	1.071	350	112	462
Septembre.	1.470	310	69	379
Octobre.	1.715	430	125	555
Novembre	945	260	65	325
Décembre	1.700	260	258	518

Exportations en 1909 par Pontarlier

	Chiffre de sortie total	Exportations		
		soude	sable	Total
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Janvier	699	253	182	435
Février	767	222	116	338
Mars.	1.116	330	82	412
Avril.	765	384	146	530
Mai	648	280	112	392
Juin	1.323	360	193	553
Juillet	838	321	133	454
Août.	753	270	123	393
Septembre.	1.633	382	461	843
Octobre.	1.305	310	290	600
Novembre	1.060	323	299	622
Décembre	1.067	280	269	549

Si même on considère le trafic par semaine, on obtient des constatations vraiment étonnantes pour certaines semaines. Du 30 septembre au 7 octobre 1907 sur 49 wagons sortis, 40 étaient des wagons de soude ; du 1^{er} au 8 novembre 1907, sur 65 wagons, 53 étaient de soude ; du 27 décembre 1907 au 3 janvier 1908, sur 73 wagons, 71 étaient de soude ; du 20 au 27 janvier 1908, sur 21 wagons, 20 étaient encore de soude. La proportion des exportations de soude pour l'Italie par le Simplon va alors jusqu'à 97 % des sorties totales. Dans la semaine du 18 au 25 février 1907 il

a été exporté 170 tonnes de sable et 70 de vieilles ferrailles, et dans la même semaine il n'a été exporté que quelques tonnes de produits portant vraiment la marque et la notoriété du goût français.

Évidemment il y aurait là une étrangeté économique et un renversement de toutes les opinions admises en matière d'exportations françaises si on ne se rendait pas compte que la cause en est dans la différence du traitement accordé aux deux catégories de marchandises.

SECTION III

Concurrence possible au Gothard par la tarification

Troisièmement, enfin, le seul établissement de prix égaux par le Simplon et par Modane d'une part ou le Gothard de l'autre ne suffit pour constituer une attraction invincible. Il faut reconnaître cependant qu'ici on touche un problème excessivement grave, plein de difficultés dans la recherche de la solution, et gros de conséquences importantes. Aussi on comprend qu'une extrême prudence y soit de rigueur.

Une règle est admise, c'est que le trafic international est acheminé par le plus court itinéraire. D'après cette règle les courants de trafic sont mathématiquement réglés par les distances kilométriques, réelles ou virtuelles. C'est simple et facile, c'est même trop simple et trop facile. La science de l'ingénieur et l'art

technique des chemins de fer suffiraient alors dans tous les cas pour donner la prédominance à une nation ; et, entre deux nations se concurrençant pour attirer le trafic sur leurs rails respectifs, celle qui, à coups de millions, réaliserait la ligne droite aurait l'hégémonie, la construction des raccourcis n'étant limitée que par la puissance de dépense du pays.

Il faut donc que quelque autre chose intervienne et que le regard se porte sur un autre point. Cet autre point c'est le côté commercial des voies ferrées. Car, en somme, qu'est-ce qui importe au commerçant, à l'industriel qui fait transporter des marchandises ? Que la voie soit commode ou remplie de difficiles travaux d'art, qu'elle soit en palier ou en rampes rapides, qu'elle passe en plaine ou qu'elle monte aux cols obstrués par les neiges, cela lui est dans le fond complètement indifférent. Ce qu'il lui faut à lui c'est le prix réduit du transport ; cela seul ou presque seul l'intéresse et non pas la voie que suivra sa marchandise.

Or la France pouvait-elle et peut-elle ouvertement, au grand jour, faire jouer sur ses voies allant au Simplon des prix ou seulement intérieurs français ou combinés avec les prix suisses et Italiens, des prix qui soient tels que le trafic français ou le transit international vienne forcément à ces voies ? La France pouvait-elle et peut-elle, ou toute seule ou en communauté avec des administrations de chemins de fer

étrangers, pratiquer des prix revêtant sans conteste le caractère de prix de détournement.

Que deviendrait alors la règle internationale de la plus courte distance ? D'autre part serait-il difficile aux concurrents lésés d'en faire autant ! A des abaissements de tarifs officiels sur les voies du Simplon correspondraient et répondraient vite des abaissements de tarifs sur la voie du Gothard. Ce serait d'abord la rupture de toute convention internationale, et la guerre déclarée des tarifs ensuite ; guerre onéreuse autant pour le vainqueur que pour le vaincu, et qui se solderait, en fin de compte, à l'étranger par des subventions, chez nous par les prêts de la garantie d'intérêts. Toute la question aboutirait pour nous à savoir dans quelle mesure il convient de concilier le renom de notre rôle économique dans le monde avec la légitime satisfaction de nos intérêts financiers immédiats.

Il y a là, évidemment, un côté excessivement complexe et délicat de l'affaire. Toutefois un moyen détourné et quelque peu mystérieux permet de sortir d'embarras et de tourner la difficulté. Puisqu'officiellement il y a impossibilité d'appeler sur le Simplon les produits français ou étrangers par des prix publiés plus réduits que les prix du Gothard, faisons tout de même des prix plus réduits, mais pas publiés, pas officiels, et que ce ne soit pas nos Compagnies de chemins de fer qui les appliquent mais des par-

ticuliers sans mandat reconnu. La règle sera sauve, la convention internationale ne paraîtra pas violée et peut-être que personne n'en saura rien que les commerçants intéressés.

Une Compagnie de chemins de fer peut passer avec un monsieur quelconque ou une Compagnie qu'aucun lien n'unit à elle un traité ayant par exemple la forme suivante : elle accorde à un entrepreneur, individu ou Compagnie, par chaque tonne de marchandises que cet entrepreneur lui procurera à transporter, une prime variable d'après la valeur propre de la marchandise et le tonnage procuré ; et à son tour l'entrepreneur, qui prend le rôle d'employé de la Compagnie et de ce fait peut délivrer des récépissés, rembourse aux clients qu'il amène au chemin de fer une partie de la prime qui lui est allouée à lui-même. Bien entendu les récépissés délivrés par l'entrepreneur sont rigoureusement conformes aux tarifs officiels. De la sorte, les Compagnies de chemins de fer appliquent sans abaissements leurs tarifs et les récépissés le prouvent. Elles accordent simplement une espèce de subvention à des rabatteurs quelconques de trafic. Les apparences sont sauvegardées. Mais en réalité les subventions données aux rabatteurs sont telles qu'une partie en est donnée aux expéditeurs eux-mêmes, venant ainsi en atténuation des prix de transport.

C'est ainsi que déjà actuellement, à la faveur d'un

semblable traité à ristournes passé en 1895 entre la compagnie P.-L.-M. et l'agence Schenker de Vienne, les produits de notre Côte d'Azur, oranges, citrons, huiles, bois d'olivier, etc... à destination de la Bavière et du Wurtemberg, au lieu de passer par la voie logique de Vintimille et du Gothard sont amenés par l'itinéraire bien plus long du P.-L.-M. jusqu'à Petit-Croix ; et même, détournement plus étrange, les oranges et les citrons de San-Rémo sont appelés sur nos rails. A la faveur également d'un traité passé en 1897 avec les Messageries Maritimes, les cotons d'Égypte à destination d'Alsace-Lorraine et de la Suisse sont incités à passer par Marseille et le P.-L.-M. au lieu de Gênes ou Trieste et le Gothard. Un autre traité, passé en 1905 avec la Compagnie Austro-Americana de Trieste, amène à Marseille les cotons et blés d'Amérique à destination de la Suisse, concurrençant ainsi la navigation du Rhin. Les vins d'Espagne, allant en Suisse à l'Est de la ligne Lucerne-Olten bénéficient de remises s'ils passent par Marseille-Genève au lieu de Gênes-Gothard. La maison suisse Nestlé peut expédier ses produits sur l'Angleterre par voie ferrée étrangère jusqu'à Anvers, ou bien par le Rhin, ou bien par les rails français jusqu'à nos ports de la Manche ; s'ils passent par cette dernière voie, des réductions leur sont octroyées. Les transports de ou pour l'Espagne, en provenance ou à destination de la Bohême, de l'Autriche, de l'Allemagne, de la Suisse, de

la Belgique et de la Hollande peuvent passer par les ports allemands, belges ou italiens : un traité de 1902 du réseau du Midi avec l'agence Schenker les attire chez nous par voie de terre. L'entreprise Fievet du Havre permet ainsi aux Compagnies de l'Ouest-État et de l'Est de monopoliser presque le transport des cotons pour l'Alsace-Lorraine, et la Compagnie de navigation française intérieure H.-P.-L.-M. en sait quelque chose.

Le même procédé en quelque sorte occulte pourrait être employé pour le trafic par le Simplon, mais ouvertement tout ce qu'il est possible aux Compagnies françaises de faire dans la voie des abaissements, c'est d'aller jusqu'au niveau de la voie concurrente, pas plus, pas au-dessous.

Le principe de la parité pure et simple avait été déjà appliqué par rapport à la voie Modane, il fut appliqué par rapport à la voie Gothard, et le Comité consultatif des chemins de fer sanctionna lui-même le 14 août 1907 cette façon de faire en déclarant officiellement qu'il suffisait de « simplement établir la parité entre le Simplon et le Gothard ».

Il n'est guère possible de savoir ce qu'a donné cette parité entre le Simplon et le Gothard, mais en ce qui concerne la parité entre le Simplon et le Mont-Cenis, les résultats ont été les suivants : d'Anvers à la région turinoise, ou de la région turinoise à Anvers, en considérant par exemple le point frontière

de Givet, quelques tonnes seulement ont transité à travers la France et toutes ont continué de passer par le Mont-Cenis. D'autre part, de l'intérieur de la Belgique à l'Italie en général (Turin surtout, et aussi Gènes, Milan et Brescia) et inversement, il est passé par Givet et Modane des tonnages sans cesse croissant dans le sens Belgique-Italie et se maintenant dans le sens Italie-Belgique. C'est ainsi que dans le sens Belgique-Italie les tonnages ont été en :

1905.		83 tonnes
1906.		207 —
1907.		353 —
1908.		404 —
1909.		1.782 —

et dans le sens Italie-Belgique en :

1905		145 tonnes
1906		221 —
1907		740 —
1908		221 —
1909		206 —

Non seulement pour les régions envisagées le Mont-Cenis n'a pas souffert de l'ouverture du Simplon, mais encore le transit y passant a été proportionnellement beaucoup plus élevé après cette ouverture qu'avant.

Pour les relations de la Hollande ou de Rotterdam à l'Italie ou inversement il a continué de passer quelques tonnes par Modane, mais après comme avant l'ouverture du Simplon le trafic passait par le Gothard. C'est ainsi qu'en cinq ans, en totalisant le trafic de transit des deux sens, de 1905 inclus à 1909 inclus, il n'est passé par Modane avant l'ouverture du Simplon que 3.759 kilogrammes et après l'ouverture que 8.723 kilogrammes ; 12 tonnes en tout et pour tout.

Il faut noter ici que le 1^{er} janvier 1911 a commencé de jouer le fameux tarif « franco-italien » dont l'élaboration avait été si lente. C'est un tarif « franco-suisse » plus général visant des points de tous les réseaux français et un assez grand nombre de gares italiennes, et cette fois par tous les points de passage possibles : Chiasso, Pino, Iselle, Modane et Vintimille. Les taxes sont calculées par l'itinéraire donnant la taxe la plus réduite et l'acheminement passe par la voie la plus courte.

Quoi qu'il en soit, le Simplon ne répondait pas aux espérances qu'on avait conçues de son ouverture. Cependant la voie elle-même avait été supérieurement construite, et les événements le prouvaient.

Au mois de juin 1910, quand la circulation était interrompue totalement sur le Gothard, les grands express internationaux avaient été acheminés régulièrement par le Simplon ; le grand Lloyd-Express.

Gênes-Hambourg, ne pouvant plus passer par Lucerne et Bâle était passé par Domodossola, Lausanne, Berne, Olten, Zurich.

SECTION IV

Envisagement trop exclusif du seul point de vue technique.

Si donc le trafic n'affluait pas autant qu'on l'attendait, c'est que les voies qui conduisaient à cette voie parfaite n'étaient pas elles-mêmes parfaites. C'était encore, c'était toujours, comme ce l'est encore actuellement, le côté technique et le côté technique seul qui était envisagé. « Pour que soit effective la répartition du trafic basée sur les distances réelles, dit M. le député Marcel Régnier, rapporteur de la Commission des Travaux Publics, il faut que l'accès au Simplon soit plus facile, aisé en toutes saisons, que la voie se prête au trafic intensif d'une grande voie de communication internationale. Or malheureusement notre Compagnie P.-L.-M. à qui devrait être si profitable l'ouverture du Simplon, n'en tire pas tout le parti qu'elle pourrait en retirer, parce qu'il n'y a pas une voie d'accès satisfaisante. La ligne Dijon-Lausanne n'est pas, à l'heure actuelle, apte à supporter un grand trafic dans la portion comprise entre Frasnay, Pontarlier, Vallorbe. Elle est à voie unique, elle passe à une altitude élevée, elle est exposée aux intempé-

ries, le service doit parfois être interrompu en hiver. De là, la nécessité d'aménager une grande voie d'accès au Simplon, de nature à donner au point de vue technique toutes les satisfactions. »

Toujours le point de vue technique. Du point de vue commercial, rien. Les tarifs, qu'est-ce que cela ? A quoi cela peut-il servir ? Y a-t-il là le vrai moyen, le seul, de retenir et d'attirer le trafic ? Est-ce seulement un moyen ? On l'ignore. Le trafic ne vient pas c'est parce que la voie, située à 1.012 mètres d'altitude, sur un plateau balayé par les rafales, est obstruée par les neiges qui s'accumulent dans les tranchées. La voie d'accès passe pour ainsi dire pour une voie saisonnière qui ne peut travailler, et encore, qu'en été. Il importe donc de modifier cette voie.

Le pays voisin, la Suisse fournit une première réponse à l'argument. Elle était une immense hôtellerie d'été ; elle s'est faite, sans modification de climat, immense hôtellerie d'hiver ; et elle travaille en toutes saisons.

Mais surtout il en est de ce truisme comme d'une foule d'autres ; lâché une première fois dans la circulation par un père inconnu, il est aussitôt reçu, accepté, transmis avec enthousiasme par les hommes qui se passent avec complaisance la formule facile, la phrase qui explique tout, qui dispense de tout examen et de toute pensée. D'où vient le truisme ? sur quelles bases repose-t-il ? De quelle source sûre émane-

t-il? Nul ne le sait, et cet anonymat d'origine assure sa fortune. En l'espèce, celui qui le premier a dit que l'altitude de la ligne du Jura empêchait le trafic d'hiver était bien mal documenté. C'était une affirmation sans preuve, c'est ce qui lui a permis de faire si rapidement et si brillamment son chemin. Le malheur c'est que la vérité est toute différente. Les chiffres statistiques suivants, rigoureusement exacts, le montrent (1). Ils portent sur le tonnage sorti mois par mois par Pontarlier et ayant passé par le Simplon à destination d'Italie pendant les années 1907, 1908 et 1909.

	1907	1908	1909
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Janvier	231	1.023	699
Février	848	632	767
Mars	1 540	756	1.116
Avril	1.366	1.035	765
Mai	961	1.233	648
Juin	846	980	1.323
Juillet.	664	870	838
Août	648	1.071	753
Septembre	597	1.470	1.633
Octobre	1.381	1.715	1.305
Novembre	1.612	945	1.060
Décembre	1.023	1.700	1.067

1. Les chiffres ont été relevés sur les documents de la gare de Pontarlier.

On voit que dans les trois mois à proprement parler d'hiver, décembre, janvier et février, même en comptant le mois de janvier 1907 où l'ouverture récente du Simplon n'avait pas encore permis le développement du trafic, on voit que, pour les trois années le tonnage ayant passé sur la ligne défectueuse de Pontarlier a été de 7.990 tonnes, alors que dans les trois mois d'été, juin, juillet, août des trois années, il n'a été que de 6.993 tonnes. Dans les trente-six mois considérés, le tonnage de décembre 1908 a même été presque le plus fort atteint : 1.700 tonnes, dépassé seulement de 15 tonnes par celui d'octobre de la même année. Et quelle que soit l'année le tonnage de décembre a toujours dépassé la moyenne mensuelle des trois années qui est de 992 tonnes. Si l'on considère maintenant le tonnage par semaine, on voit que, alors que la plupart des semaines d'été ne comptent que 150 à 200 tonnes, celles de fin février en ont compté 600 et 700 ; celle du début de janvier 1908 en a même compté 739 et la suivante près de 500.

L'assertion de la ligne réfractaire aux transports en hiver est donc inexacte et, éclairée par les faits, devient une légende.

Néanmoins la question de l'amélioration des voies existantes d'accès au Simplon était posée.

CHAPITRE V

Voies d'accès au Simplon

SECTION I

Faucille

M. Baudin, ministre des Travaux publics, avait institué une Commission interministérielle chargée d'étudier la question. Cette Commission étudia successivement une ligne Lons-le-Saulnier-Genève à travers la Faucille, une ligne Saint-Amour-Bellegarde, un raccourci reliant Vallorbe à un point à déterminer sur la ligne de Mouchard à Pontarlier. L'accord n'ayant pu se faire au sein de la Commission, elle recommanda au ministre également la ligne Frasnè-Vallorbe et celle Saint-Amour-Bellegarde. Mais alors que cette ligne était une idée de fraîche date, la première avait été l'objet d'études approfondies, par le Jura-Simplon et par la Compagnie P.-L.-M.

La construction d'un raccourci Frasnè-Vallorbe évitant la boucle de Pontarlier et diminuant le parcours de 17 kilomètres, nécessitant sous le Mont-d'Or un tunnel de 6.225 mètres, abaissait de 1.012 à 896 mè-

tres le point culminant et diminuait de façon très sensible les déclivités.

La Suisse attachait une très grande importance à la construction de cette ligne qui, seule, lui apparaissait susceptible de donner au Simplon le caractère de grande voie de communication internationale. En outre la construction de cette ligne avait le mérite d'être évaluée seulement à une vingtaine de millions.

Dès 1902 un projet de traité « pour la construction et l'exploitation d'une ligne à travers le Mont-d'Or se joignant à Vallorbe avec le réseau suisse » fut signé par les deux compagnies intéressées, le P.-L.-M. et le Jura-Simplon. Ce projet fut signé à Paris le 15 mars 1902 et à Berne le 16 mars 1902 par M. Noblemaire et par M. E. Colomb. Cette ligne devait avoir 24 kilomètres, dont 1.650 mètres sur le territoire suisse ; elle nécessitait un tunnel de 6 km. 225 passait au point culminant de 896 mètres. Le P.-L.-M. faisait les frais de la construction, le Jura-Simplon exécutant la gare internationale de Vallorbe évaluée à 6 millions.

Le Conseil d'État du canton de Vaud, à qui la demande de concession fut adressée, donna son adhésion le 6 juin 1902. Le Conseil fédéral avait depuis longtemps donné son adhésion de principe.

Le 9 octobre 1902 il adressa un message à l'Assemblée fédérale, demandant son approbation : les Chambres fédérales acceptèrent les propositions et le 18 dé-

cembre 1902 fut promulgué l'arrêté accordant la concession. Or la Compagnie du Jura-Simplon fut rachetée le 1^{er} mai 1903, et le gouvernement fédéral aurait voulu que la question des voies d'accès au Simplon fut définitivement réglée avant la liquidation de cette Compagnie. A une suggestion présentée en ce sens au ministre français des Affaires étrangères, le 18 juin 1903, M. Delcassé répondit le 21 mars qu'il était impossible de porter la question devant les Chambres avant le 1^{er} mai 1903.

Déjà à cette date, l'agitation dans certains milieux en vue de la construction d'une ligne à travers la Faucille, de Lons-le-Saulnier à Genève, était très grande, surtout dans le canton de Genève ; et la signature du ministre des Travaux Publics n'était pas apposée sur la convention. M. Maruejols qui succéda à M. Baudin à la suite de la démission du cabinet Waldeck-Rousseau, en profita pour étudier à nouveau les divers projets d'accès au Simplon. Il fit un voyage d'études dans le Jura et rejeta le projet de la Faucille. Il songea à compléter la ligne Frasnè-Vallorbe par des corrections supplémentaires : soit par une ligne Mouchard-Vallorbe, soit par une ligne La Joux-Vallorbe. En effet la ligne Frasnè-Vallorbe monte du premier au deuxième plateau du Jura entre deux montagnes de forêts où la neige s'accumule particulièrement et où, justement, pendant le voyage ministériel, elle tomba avec une extrême violence.

D'autre part le Frasnè-Vallorbe était envisagé pour supprimer les pentes de 25 millimètres par mètre qui existent entre la gare de Mouchard et celle de Vallorbe. Or il abaissait bien, il est vrai, ses pentes maxima à 13 millimètres dans le tunnel et à 13 mm. 1/2, 14, et 15 dans la partie du troisième plateau qui avoisine l'accès du tunnel du côté français. Mais entre la plaine et le premier plateau, entre la gare de Mouchard et celle de Mesnay-Arbois il reste des pentes de 21 à 22 millimètres. La ligne La Joux-Vallorbe ou Andelot-Vallorbe supprimerait les deux tranchées redoutables de la Vessoie (1) et du Jura Vert (2) et abaisserait de 20 à 15 millimètres la pente qui monte du premier au second plateau.

Toutes ces modifications nécessitaient de 9 à 15 millions de dépenses supplémentaires. Le ministre des Travaux publics fit charger l'ambassadeur de France de soumettre au président de la Confédération les propositions nouvelles. Le Conseil fédéral les accepta, mais déclara qu'il ne pouvait consentir à des sacrifices pécuniaires plus considérables que ceux auxquels la Confédération s'était déjà engagée pour la construction de la gare commune de Vallorbe. La question ayant déjà été portée devant les Chambres

1. Tranchée qui se trouve entre les gares de La Joux et Boujeaillès.

2. Autre tranchée à quelques centaines de mètres de la gare de Boujeaillès.

fédérales et tranchée par elles, le Conseil fédéral considérait qu'il lui était impossible d'entrer en pourparlers sur des bases différentes.

Aussi est-ce non moins vainement que M. Maruejols tenta, en octobre 1903, d'entamer des négociations en vue d'une amélioration comportant des rectifications à opérer par la Suisse de Vallorbe à Busigny.

A la faveur de ces incidents, les partisans de la Faucille continuèrent plus activement que jamais leur campagne. Quoique la Faucille conduite à Genève, disaient-ils, l'idée en est une idée française et non point d'importation genevoise.

Le premier projet qui ait porté le nom de Faucille a été conçu en France et il est l'œuvre d'un ingénieur français. La ligne traversait en partie, d'après ce projet, la montagne de la Faucille, et avait pour but de relier plus directement Paris et Genève ; c'était une ligne d'altitude qui, à Andelot, se détachait de l'artère principale, gagnait Saint-Laurent et Morez, et perçait la Faucille. Ce projet fut, comme il était naturel, bien accueilli à Genève qui, depuis longtemps, demandait à se rapprocher de Paris. Mais il ne résista pas à la critique très judicieuse et très fondée du P.-L.-M. Celui-ci démontra sans peine qu'une ligne de montagne ne donnerait jamais qu'un raccourci apparent à cause de la réduction de vitesse et des difficultés d'exploitation ; il indiquait qu'une abréviation notable du parcours ne pouvait être réa-

lisée que par une ligne de plaine, avec tunnels de base ou de faible altitude. Lorsque les ingénieurs du P.-L.-M. eurent démontré que la ligne de Paris à Genève, faite directement, serait extrêmement intéressante, si elle ne comportait pas ces fortes rampes, le Comité, en face de ces objections dont il avait senti toute la valeur, essaya aussitôt de suivre les suggestions qui lui étaient données, et se mit à l'œuvre pour réaliser un projet répondant aux exigences d'un trafic international rapide et de grande intensité. Quelques années après, un nouveau projet apparaissait, remplissant toutes ces conditions. Lui aussi, il était l'œuvre d'un Français ; il répondait à une conception bien différente de celle suivie à l'origine. Il ne passait plus par la Faucille bien qu'il en conservât le nom, mais recueillait toujours les plus vives sympathies de Genève. La ligne allant de Lons-le-Saulnier à Genève sur une longueur de 80 kilomètres aurait un profil irréprochable, ses déclivités ne dépasseraient pas 10 ‰, l'altitude maximum serait de 554 mètres. Elle éviterait le détour Culoz-Bellegarde et diminuerait de près de deux heures la distance Paris-Genève. Au lieu de 605 kilomètres par Culoz, le parcours serait ramené à 488 kilomètres, soit un raccourci de 117 kilomètres, c'est-à-dire un gain supérieur à 20 ‰. Pour les marchandises l'économie serait de 51 kilomètres sur la route tarifée la plus courte, celle de Nantua.

A ne considérer que Genève seul, la ligne desservirait déjà une ville très importante où existe une colonie de près de 30.000 Français.

D'autre part le P.-L.-M. achemine sur le Simplon par la rive gauche du Léman les marchandises provenant de la région au-dessus de la zone d'influence du Cenis et qui sont à plus courte distance d'Annamasse que de Frasnay, c'est-à-dire les marchandises comprises dans une bande délimitée au Nord par une ligne tirée de la Bretagne, partant de Saint-Malo, comprenant Rennes, Le Mans, passant à Orléans, au Nord de Nevers, de Châlons-sur-Saône, pour aboutir à la frontière, en passant par Lons-le-Saulnier. La Faucille desservirait mieux cette zone.

De même est-ce que la route européenne Atlantique-mer Noire, ou Amérique-Suisse romande ne doit pas avoir sa tête en France ? Elle le doit géographiquement ; le seul obstacle serait que le prix de transport à travers la France ne fut trop coûteux, les communications trop incommodes ou trop lentes, pour lesquelles causes le trafic irait chercher Anvers au lieu de s'arrêter à Bordeaux ou à Nantes. Et c'est déjà ce qui se passe en grande partie pour les échanges entre la Suisse et l'Amérique. Ainsi sur 54.000 tonnes de pétrole importées en Suisse, il n'y en a que 620 qui traversent la France. Une ligne de pénétration transversale, Ouest-Est, en Suisse nous amènerait ce trafic. La construction en serait facile puisque

les tronçons existent déjà de l'Atlantique au pied du Jura par Saint-Nazaire, Nantes, Angers, Tours, Bourges, Chagny et Lons-le-Saulnier. La construction de la Faucille compléterait la ligne.

Enfin la Faucille ne pourrait-elle pas être l'amorce d'une grande ligne internationale franco-italienne, dont les avantages seraient énormes. Sans intermédiaire, sans détour, avec le bénéfice de la voie la plus courte, si le gouvernement italien voulait plus tard faire de son côté les travaux nécessaires, et participer à cette grande œuvre, la France attirerait sur ses lignes tout le trafic franco-italien, anglo-italien et même la presque totalité du trafic belge.

Les Allemands ont multiplié les voies de pénétration ouvertes entre l'Europe centrale et la Lombardie. Pourquoi ne ferions-nous pas comme eux ? N'oublions pas que nous sommes sur plus de 300 kilomètres voisins de la partie la plus riche, la plus peuplée, la plus industrielle de l'Italie, et que cependant cette immense frontière n'est encore traversée que par deux lignes internationales, l'une au Sud, celle de Vintimille en Italie, qui ne sert guère qu'aux relations du Midi de la France et des rives italiennes, l'autre à plus de 200 kilomètres au Nord, celle du Cenis, que sa longueur rejette hors des grands courants internationaux.

Pour la Faucille les Chambres de commerce, les Conseils généraux s'agitèrent. Des cartes spéciales

furent distribuées montrant la zone d'influence de la Faucille. Sur ces cartes on faisait faire l'accordéon à la France, et pour les besoins de la cause, on mettait Bordeaux sur la même latitude que Chagny.

Contre le projet des oppositions irréductibles s'élevèrent des deux côtés de la frontière.

1° La ligne de la Faucille, dit-on, est tout ce que l'on voudra, sauf une voie d'accès au Simplon. Elle comporte, en effet, de Paris à Milan une distance minima de 846 kilomètres, contre 836 par Pontarlier, Lausanne, et 819 par Frasnè-Vallorbe ; donc le trafic franco-suisse et franco-italien continuerait, en vertu des conventions franco-suisse, à passer par la voie courte de Mouchard-Lausanne ;

2° Elle est trop chère ; d'après les prévisions, il s'agirait d'une dépense de 170 millions dont 150 millions seraient à la charge de la France, l'État de Genève ne paraissant disposé à en offrir que 20 ;

3° Elle comporte de très gros aléas : un tunnel de 6.900 mètres sous le plateau de Nogna, un autre de 12.000 mètres sous le plateau de Valfin, et un troisième de 15.350 mètres sous le Grand-Jura.

Or dans les terrains spongieux du Jura, les plus désagréables surprises guettent les constructeurs de tunnels ; l'exemple du Credo (1) instable et fragile,

1. Par suite des glissements de certaines couches calcaires sur les couches marneuses le tunnel du Credo est toujours menacé de descendre dans le Rhône.

que les ingénieurs ont songé parfois à abandonner, tant il leur donnait de soucis, n'est pas encourageant. Les trois grands tunnels de la Faucille seraient un Gothard et un Simplon bout à bout — et dans le Jura !

De plus des villes importantes de France verraient leurs intérêts menacés. Tout le commerce qui passe actuellement par Lyon et qui se dirige vers Marseille, passerait par la Faucille et le Mont-Blanc et irait non seulement à Milan, mais à Turin et à Gènes. C'est donc Turin et le port de Gènes qui bénéficieraient de cette percée au détriment des villes de Lyon et de Marseille.

Mais il y a une autre raison, c'est la raison politique. Une ligne française, payée par la France, traverserait un territoire étranger pour en ressortir et rentrer dans le territoire français. Cela est inadmissible. En effet quand il s'est agi de faire des lignes secondaires des deux côtés du lac Léman, en territoire français, dans le pays de Gex, d'un côté, dans la Haute-Savoie, de l'autre, qu'a-t-on fait ? Est-ce qu'on a tenu compte des conditions économiques naturelles, qui conseillaient de prendre la capitale économique de la région, Genève, point terminus, et de faire deux lignes, partant l'une à droite l'autre à gauche ? Pas du tout. A grands frais on a construit deux lignes : l'une de Longeraï-Divonne ; l'autre celle de Bellegarde, Evian, Saint-Gingolph, partant toutes deux de Bellegarde, c'est-à-dire en territoire

français, afin que les deux branches de la tenaille restent sur le territoire français. Et aujourd'hui toute cette œuvre, tout cet argent dépensé pour garder l'indépendance des voies ferrées françaises seraient perdus. Les douanes, le transit seraient livrés aux mains de la Suisse ; la Suisse pourrait couper la ligne et la livrer à l'occasion.

D'autre part, en 1815, un habile Genevois, Pictet de Richemont, essaya de faire de Genève un canton très puissant. Il obtint sept communes du pays de Gex et vingt communes de la Savoie. Ses ambitions allaient beaucoup plus loin ; elles s'étendaient sur la rive gauche du Léman, sur la montagne de la Faucille et précisément sur le pays de Gex. On créa autour de Genève une sorte de terrain quasi neutre économiquement, ce que l'on a appelé la zone franche, pour en faire le marché de Genève et en même temps son terrain d'approvisionnement. Ces arrondissements de Gex dans l'Ain, de Saint-Julien, Thonon et Bonneville dans la Haute-Savoie sont en dehors de la douane française ; et cette situation crée des relations tout à fait particulières entre les pays zoniers et Genève, établissant une sorte d'emprise économique sur le territoire français.

La Savoie, disent les Savoyards, est une province foncièrement française, mais est-ce que même dans une telle province il n'y a pas de danger à permettre une lente infiltration ? Quand les gens de la Haute-

Savoie, pour venir à Paris, seront obligés de passer par Genève, quand un contact nécessaire, journalier sera établi avec leurs voisins, il se fera une espèce d'endosmose impossible à détruire.

Quoi qu'il en soit, toutes ces controverses et l'hésitation qui se manifestait en France, n'étaient pas sans inquiéter grandement le Conseil fédéral, qui néanmoins persistait dans son intransigeance. Le 1^{er} avril 1905 il envoyait au gouvernement français une note ainsi conçue : « D'après les renseignements qui nous sont parvenus, on aurait manifesté à nouveau, dans les sphères ministérielles, l'intention de reprendre avec la Suisse les pourparlers sur l'ensemble des lignes d'accès au Simplon. Afin d'éviter tout malentendu, le Conseil fédéral croit devoir rappeler qu'il maintient formellement et sans réserve son approbation à la percée du Jura sous le Mont-d'Or... et qu'il ne peut entrer actuellement en négociation sur aucun tracé. »

Le canton de Genève cependant ne désespérait pas de triompher de la résistance du Conseil fédéral. Ses représentants agirent auprès de lui au moment précis où le gouvernement français intervenait à nouveau. Au mois de janvier 1906, notre ambassadeur à Berne, M. Raindre, demandait au Conseil fédéral, une première fois au nom du ministre des Travaux publics, une deuxième fois au nom du gouvernement de vouloir bien étudier impartialement

les divers projets proposés en France. De son côté, le Conseil d'État du canton de Genève faisait une démarche officielle le 1^{er} février 1906 auprès du Conseil fédéral, et, une semaine après, le projet de la partie suisse de la Faucille était déposé devant les Chambres. La délégation du canton de Genève fut reçue par deux délégués du Conseil fédéral, MM. Forrer, président de la Confédération helvétique, et Zemp, directeur des chemins de fer, auxquels elle vanta longuement les avantages du projet Lons-le-Saulnier-Genève.

Les représentants du Conseil fédéral répondirent qu'ils étaient prêts à étudier à l'avenir toutes les propositions sérieuses qui leur seraient faites avec les justifications techniques et financières indispensables mais que le temps pressait.

Depuis de longs mois, le Conseil fédéral avait posé une question qui, malheureusement pour tous, était trop longtemps restée sans réponse décisive. Le Conseil ne pouvait que maintenir sa proposition et sa demande formelle de voir exécuter dans le plus bref délai, et pour le plus rapide profit de la France, de la Suisse et de l'entreprise du Simplon, le raccourci du Frasne-Vallorbe sous le Mont-d'Or.

Néanmoins il ne se refusait pas à l'étude d'une ligne de la Faucille aboutissant à Genève, mais dont tout le trafic aurait été refoulé par la gare de Cornavin, sur la rive droite du lac Léman, sur le Simplon

par Lausanne et la voie suisse au détriment de la rive gauche française.

Cette solution n'était guère de nature à satisfaire les intérêts français. Le canton de Genève, d'autre part, se défendait vis-à-vis de la Confédération de vouloir donner comme compensation à la France pour les millions qu'elle consacrerait à la construction onéreuse de la ligne Lons-le-Saulnier à la frontière genevoise, le passage du trafic sur la rive française du Léman qui était cependant la voie la plus courte de Genève au Simplon. Cette solution impliquait d'ailleurs la construction très coûteuse d'une voie de raccordement entre la gare de Cornavin rive droite et la gare des Eaux-Vives rive gauche.

Dans la séance du 8 février 1906, le conseiller Vincent, représentant le gouvernement, déclarait en plein grand conseil : « La question du raccordement n'est pas posée et on ne songe même pas à la poser. »

Les partisans français de la Faucille devaient fatalement s'insurger contre les intentions des promoteurs suisses qui consistaient à faire supporter par la France la totalité de la construction de la ligne sur le territoire français, pour détourner par le plus long itinéraire, sur la voie suisse, le trafic français amené par la Faucille à Genève à destination du Simplon.

Le 16 décembre 1906, la Direction générale des Chemins de fer fédéraux rendait publique sa conception du passage par la Faucille et les conditions qu'elle y

mettait : transfert du canton de Genève et de là à la Confédération de la gare française de Genève-Cornavin ; renonciation au raccordement des deux gares, qui était cependant indispensable à la France pour que la ligne puisse aboutir en Savoie ; déclaration de la Compagnie P.-L.-M. s'obligeant à acheminer par Lausanne tout le trafic de la Faucille à destination du Simplon ; exécution en outre de la construction du Frasne-Vallorbe dans les conditions du traité intervenu en 1902 entre le P.-L.-M. et le Jura Simplon.

Devant des conditions aussi intransigeantes, les partisans français de la Faucille, passablement refroidis par les prétentions de leurs voisins qui consistaient à tout retenir et à ne rien donner, reprirent l'idée d'une ligne de la Faucille exclusivement française, qui contournerait le canton de Genève, ne quitterait pas le territoire français et serait le commencement de la ligne internationale franco-italienne par un tunnel sous le Mont-Blanc ou le Petit Saint-Bernard.

C'est ainsi que le sénateur Géraud, dans son rapport sur le budget du 29 décembre 1906, faisant connaître les conditions draconiennes de la Suisse, déclarait qu'« il lui semblait inutile désormais de continuer la recherche de toute solution transactionnelle entre les deux pays en vue d'utiliser le Simplon dans un intérêt commun. Nous devons tourner nos regards, disait-il, vers un autre point de notre frontière alpestre et chercher à profiter des avantages de notre si-

tuation géographique pour parer à l'insuffisance du Mont-Cenis et améliorer directement le régime de nos relations avec l'Italie ».

SECTION II

Frasne-Vallorbe

Il n'est pas douteux que les protestations suscitées en France par l'attitude suisse et que le désir qui se manifestait d'établir la Faucille au seul point de vue des intérêts français, aient fait craindre au Conseil fédéral que l'opinion française se prononçât en faveur d'un projet reliant directement la France à l'Italie.

Afin d'obtenir la construction du Frasne-Vallorbe, dont il escomptait l'influence bienfaisante sur le développement du trafic français par le Simplon, le Conseil fédéral modifia son attitude et accepta d'envisager l'éventualité du raccordement des deux gares de Genève en cas de construction de la ligne de la Faucille, et d'un partage entre les deux rives du Léman du trafic venant de France à destination du Simplon.

C'est dans ces conditions que les deux gouvernements tombèrent d'accord sur un projet de conférence pour lequel ils adoptèrent, par une note diplomatique échangée le 11 février 1908, un programme des travaux. « Les deux gouvernements, disait le programme, admettent en principe que la solution com-

plète qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays doit être cherchée dans la construction de la ligne Frasnè-Vallorbe par le Mont d'Or et de la ligne Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille, sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée de ces deux lignes. »

Ainsi l'intransigeance du Conseil Fédéral avait dû céder devant la peur qu'un projet d'accès en Italie par des voies uniquement françaises ne vint à se réaliser.

Faut-il se plaindre du retard apporté à ces négociations? Au point de vue suisse, peut-être, puisque le Frasnè-Vallorbe n'étant pas encore construit, le trafic franco-italien par le Simplon ne possède pas encore une voie internationale susceptible de recevoir un trafic important. Au point de vue français, non pas parce que les négociations qui eurent lieu aux Conférences de Berne ont eu pour résultat de poser les bases d'une entente pour le percement de la Faucille et d'amener la Suisse à nous faire, à cet égard, des concessions qu'elle ne nous aurait pas accordées si elle n'avait voulu obtenir notre adhésion au Frasnè-Vallorbe. Mais à un autre point de vue encore, nous ne devons pas nous plaindre que le Frasnè-Vallorbe ne soit pas entré dans la réalisation à la suite du traité intervenu entre les deux compagnies intéressées en 1902. Depuis cette date, en effet, et plus particulièrement depuis 1906, une donnée nouvelle est intervenue dans le pro-

blème aux facteurs déjà si complexes des voies d'accès au Simplon. C'est le percement des Alpes Bernoises, qui intervint officiellement à la première Conférence de Berne et en motiva l'ajournement, aux fins d'études ultérieures, à la suite de la proposition formulée par les délégués français de la construction d'un raccourci de Moutiers à Granges en territoire suisse. Cette ligne avait pour objet d'aménager à la Compagnie de l'Est une voie d'accès au Simplon et de détourner sur son réseau et sur celui de la Compagnie du Nord une partie du trafic français et belge.

Il n'est pas douteux que si l'exécution du Frasnè-Vallorbe avait été ratifiée par le gouvernement français avant que la question de la construction du Moutiers-Granges se posât, nous n'aurions pas eu des arguments suffisants pour obtenir du gouvernement fédéral la construction un peu imprévue d'une ligne qui, par des raisons de politique intérieure, pouvait lui susciter des critiques.

Quoi qu'il en soit, la première séance de la commission franco-suisse eût lieu le 17 mars 1908. Les délégués français étaient, pour le ministère des Finances : M. Laurent, Conseiller d'État, premier président de la Cour des Comptes, un des administrateurs financiers français les plus universellement connus, et M. Sergent, sous-directeur à l'administration centrale ; pour le ministère des Travaux Publics : M. Mocquery, inspecteur général des Pont et Chaussées, chef du

service du contrôle technique du réseau P.-L.-M. et M. Fontaneilles, directeur adjoint des chemins de fer au ministère ; enfin pour le ministère des Affaires étrangères, M. de Billy, secrétaire de première classe.

M. Laurent, au nom de la délégation française, déclarait qu'en échange d'une concession immédiate, donnée à la Suisse, le Frasne-Vallorbe, la France ne s'assurait, en ce qui concernait la Faucille, que des avantages à longue échéance, qualifiés même de théoriques par certains. « Car on ne peut envisager, disait-il, l'exécution immédiate ou même prochaine de la Faucille. L'étude technique de cette ligne est encore loin d'avoir été poussée suffisamment à fond, de façon à réduire à un minimum les aléas que comporte la construction de longs souterrains dans un massif assez mal connu. Quant aux ressources financières, elles ne sont pas trouvées. Les chemins de fer se construisent en France en réalité aux frais du Trésor public, les compagnies ne faisant qu'avancer les frais de construction dont l'État les rembourse par annuités. Si l'État trouve ce système trop onéreux dans ce cas particulier, se résignera-t-il à remettre la construction de la ligne à une compagnie *ad hoc* émanant de l'initiative privée ? La question est encore loin d'être résolue. »

Aussi la France demandait-elle des réalisations plus immédiates, des aménagements du réseau suisse

qui formeraient la contre-partie du Frasne-Vallorbe : la rectification de la ligne Vallorbe-Bussigny, un accord en vue de l'aménagement de la ligne de la rive gauche du Léman, Saint-Maurice-Saint-Gingolph-Annemasse en vue du grand trafic et l'organisation des correspondances de trains à Saint-Maurice, enfin une quatrième amélioration considérable par l'établissement d'un raccourci Moutiers-Granges. « Ce raccourci présente le plus grand intérêt pour la Compagnie de l'Est qui désire attirer sur ses rails le trafic de l'Angleterre et du Nord de la France à destination du Simplon. Or le gouvernement français, qui poursuit une politique d'équilibre envers les grandes Compagnies, se doit de soutenir la Compagnie de l'Est dans ses efforts tendant à s'assurer, elle aussi, une bonne voie d'accès au Simplon. » Et M. Charles Laurent terminait par une déclaration très ferme. Il insistait sur le fait que le gouvernement français devrait soumettre au Parlement l'accord relatif aux voies d'accès du Simplon. « Or, si cet accord ne prévoit, en compensation de l'établissement du Frasne-Vallorbe, que les concessions très appréciables mais très lointaines faites par la Suisse dans la question de la Faucille, il est à craindre qu'il ne se trouve pas une majorité pour la ratifier. »

Au nom de la délégation suisse, M. Weissenbach déclara que le Frasne-Vallorbe avait été un objectif

constant de la Suisse, qui y voyait un instrument de trafic aussi favorable à la France qu'à elle-même. « Cette ligne, qui a pour elle la priorité historique, est simple, peu coûteuse et susceptible d'exécution immédiate. Le traité du 14-15 octobre 1902 qui est à sa base, a reçu pleine exécution de la part de la Suisse, par l'exécution de la double voie de Vallorbe-Dail-lens (coût 5 millions) et par la construction de la gare de Vallorbe qui, une fois achevée, reviendra à huit millions. »

Au sujet de la Faucille, réclamée par les Chambres de commerce françaises, le délégué déclare que les obstacles qui venaient du côté suisse ont été levés. La Suisse collaborera à cette artère capable de donner un nouvel essor aux relations entre la France, la Suisse et l'Italie. Elle fait des sacrifices considérables pour l'établissement du raccordement des deux gares, la transformation de la gare de Cornavin et la construction du tronçon Genève-La Plaine. Il affirme que le canton de Genève donnera une subvention de 20 millions à la ligne française.

En ce qui concerne les améliorations du réseau suisse indiquées par M. Laurent, il déclare que la rectification Vallorbe-Bussigny n'est pas possible, la double voie venant d'être posée. Le raccourci Bussigny-Morges sera inutile par suite de la construction de la gare de Renens, qui évitera le rebroussement jusqu'à Lausanne des trains à destination de Genève.

Quant à la ligne Saint-Gingolph-Saint-Maurice, la Suisse est prête à faire pour elle ce que la France fera pour la ligne Annemasse-Saint-Gingolph, c'est-à-dire le doublement des voies.

Mais au sujet de la ligne Moutiers-Granges, M. Weissenbach fait observer que la question est plus importante et toute différente, « car il ne s'agit pas d'une ligne suisse se rendant à une ligne française, mais uniquement d'une ligne interne Suisse qu'il n'y a pas lieu de faire entrer dans le cercle de la discussion ».

Après de nombreuses discussions sur ce point, que nous verrons plus loin quand il sera question du raccourci Moutiers-Granges, en particulier, l'entente ne put se faire. M. Laurent exprima le désir de prendre de nouvelles instructions à Paris et de suspendre à cet effet la Conférence durant un certain laps de temps. Ce fut seulement quinze mois après qu'une seconde Conférence se réunit encore à Berne, les travaux en étaient terminés le 10 juin 1909 et une convention était signée le 18 du même mois entre la France et la Suisse pour le règlement des diverses questions intéressant les relations par voies ferrées entre les deux pays. En particulier la construction du Frasn-Vallorbé était assurée et les conditions de la construction de la Faucille étaient déterminées. La longueur de la ligne Frasn-Vallorbe était portée par un avenant à 24.300 mètres dont 1650 sur territoire

suisse et la longueur du tunnel était ramenée de 6.225 mètres à 6.175 mètres, avec un coût de construction peu élevé et une rapidité appréciable d'exécution.

L'article 9 traitait du rachat par la Confédération ou le canton de Genève de la gare de Cornavin et du tronçon de Genève à La Plaine.

Une grande satisfaction a été ainsi accordée depuis le premier janvier 1913 au gouvernement helvétique qui désirait depuis longtemps que les chemins de fer fédéraux deviennent propriétaires de la gare principale de Genève.

L'article 10 porte que les trains venant de Bellegarde continueront à avoir leur point terminus à Genève et que leur circulation sur la section rachetée fera l'objet d'une entente. Au sujet des tarifs, les tarifs suisses seront appliqués sur la section rachetée. Toutefois les tarifs P.-L.-M. (intérieurs et communs) seront applicables sur cette ligne au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au delà. Il n'y aura pas de droits de transmission aux frontières franco-suisse. L'exonération des formalités douanières est assurée aux voyageurs et marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève, dans les mêmes conditions qu'aux voyageurs et marchandises en transit à travers les cantons de Bâle

et de Schaffouse sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

Par l'article 12, le gouvernement fédéral s'engage à faire le nécessaire pour assurer la réalisation sur le territoire de la Confédération de la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève, au cas où le gouvernement français procéderait à sa construction. Dans cette hypothèse le raccordement des deux gares, Cornavin et Eaux-Vives aura lieu.

La question du partage du trafic a donné lieu à de grandes difficultés. Les chemins de fer fédéraux avaient émis la prétention de faire passer par la rive droite, c'est-à-dire par la rive suisse et la rive la plus longue, le trafic que la Faucille amènerait à Genève. Elle avait cependant cédé sur la question du raccordement des deux gares qui, selon les règles de partage usité, entraînait l'acheminement par la rive française, la plus courte. Une transaction intervint, portant atteinte à cette règle à notre détriment, mais qui est comme une compensation des sacrifices que consent la Suisse pour le raccordement des deux gares, une vingtaine de millions et des avantages que nous en retirerons.

L'article 17 porte en effet que le trafic marchandises franco-italien, dans les deux sens, dont l'itinéraire court s'établira par la Faucille et le Simplon, sera partagé par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du Léman. Toutefois le

trafic de Genève-local avec l'Italie par le Simplon dans les deux sens demeure réservé aux chemins de fer fédéraux.

En ce qui concerne le trafic franco-italien ne passant pas par la Faucille la règle du droit commun s'appliquera, à savoir que la rive française du Léman recevra la part du trafic marchandises franco-italien pour laquelle elle offre la voie la plus courte.

On s'est donc, en définitive, placé en face de la Faucille comme si elle était construite et on a tout décidé comme si le rêve ardent de Genève avait été subitement réalisé.

Grâce à l'heureuse tactique qui a consisté à maintenir au projet de la Faucille sa signification primitive de voie d'accès au Simplon, la Faucille a pu être discutée à la Conférence de Berne et celle-ci à fini par libérer précisément la Faucille de cet enchaînement limitatif et fatal au tunnel du Simplon, en lui accordant, en lui promettant son pont sur le Rhône et le raccordement avec les voies françaises de la Haute-Savoie. La Faucille n'est plus alors une voie coudée, tordue, une sorte de rejeton mal venu du Simplon ; elle recouvre une stature rectiligne, elle devient la grande voie droite vers Genève, vers la Savoie et les tunnels possibles franco-italiens. C'est là un avantage appréciable au point de vue des intérêts français, et un profit plus grand encore pour les intérêts genevois. Tout d'abord, il est vrai, au premier moment

qui a suivi la Conférence, les Genevois ont eu une heure de déception ; des amis trop zélés leur avaient donné trop d'espoir !

Lorsqu'ils ont vu que la Convention consacrait plus de la moitié de son texte à fixer les conditions lointaines d'un projet qui n'était pas seulement concédé, ils se sont demandés s'ils n'avaient pas été joués par les plénipotentiaires ; mais ils se sont ravisés. Que la France puisse jamais exécuter la Faucille sans s'être assurée que la Suisse jetterait à Genève le pont sur le Rhône, c'est là une telle absurdité qu'on ne peut pas laisser supposer à la Suisse qu'on l'ait crue capable de la penser : les clauses de la Convention constituent donc l'acte de naissance qui marque l'avènement de la Faucille comme projet sérieux et raisonnable, c'est-à-dire comme ligne franco-genevoise. Et les Genevois n'ont rien à craindre maintenant à laisser voir et à déclarer que c'est là, et uniquement là leur but. Qu'ils se remémorent ce qui est arrivé au Gothard : le jour où l'Italie et la Confédération de l'Allemagne du Nord ont promis leurs subventions à fonds perdus, la cause gothardiste a été gagnée.

De même le jour où l'association pour le percement de la Faucille ou le syndicat franco-suisse qui en est issu apportera à la nouvelle voie projetée 40 ou 50 millions à fonds perdus, il ne se trouvera personne pour discuter si la Faucille doit oui ou non aboutir à Genève et traverser son territoire.

Si les Genevois furent quelque peu désappointés de la solution adoptée pour la Faucille, nombre de Français ne furent pas non plus contents de la solution adoptée pour le percement du Mont-d'Or. Le Conseil municipal de Pontarlier avait institué une Commission d'études dont le rapporteur fut délégué pour aller à Paris exposer oralement devant la Commission des Travaux publics les conclusions de sa Commission. Ces conclusions, contre le Frasne-Vallorbe, furent exposées ainsi le 4 novembre 1909 :

La Convention de Berne prévoit trois améliorations devant résulter du raccourci Frasne-Vallorbe. Ces trois améliorations prétendues sont discutables.

1° Le Frasne-Vallorbe, dit-on, ramènera à 819 kilomètres la distance Paris-Milan qui est actuellement par Pontarlier de 836 kilomètres, soit un gain de 17 kilomètres. Mais quand le Lœtschberg sera construit, la distance Paris-Milan par ce Lœtschberg ne sera plus que de 826 kilomètres et le gain du Frasne-Vallorbe ne sera donc plus que de 7 kilomètres. D'autre part actuellement sur la section Frasne-Pontarlier, 16 km. 4, à raison de 75 kilomètres à l'heure, on met treize minutes, et sur la section Pontarlier-Vallorbe, 25 km. 5, à raison de 45 kilomètres à l'heure, on met trente-quatre minutes, soit en tout sur les deux sections, quarante-sept minutes. Or sur les 25 kilomètres de raccourci, à raison de 60 kilomètres à l'heure, on mettra vingt-cinq minutes. Le gain sera

done au maximum de vingt-deux minutes, et même, comme le P.-L.-M. va bientôt être obligé, à cause du chiffre de recettes, de doubler la ligne Pontarlier-Vallorbe, les ralentissements dus à la voie unique seront évités et le gain de temps du raccourci sera inférieur à vingt minutes sur une durée de dix-sept heures pour le trajet Paris-Milan.

2° On fait reproche à la ligne passant par Pontarlier de ses déclivités de 25 millimètres, mais est-ce que le Simplon, entre Iselle et Domodossola, n'a pas les mêmes déclivités ? Est-ce que le Lötschberg n'en aura pas de 27 millimètres ? Pourquoi n'admet-on plus pour le Jura ce qu'on vient d'admettre et ce qu'on va encore admettre sur les lignes neuves de l'autre côté de la frontière ?

3° Le point culminant sera abaissé de 1.012 mètres à 896 mètres. Mais actuellement, malgré le point culminant, les trains ne sont jamais sérieusement arrêtés par les intempéries ; et l'abaissement du point ne modifiera pas la situation. D'ailleurs, d'après M. Fournier, géologue, professeur à la Faculté de Besançon, le tunnel percé sous le Mont-d'Or pourra favoriser l'écoulement des eaux intérieures de la montagne sur la Suisse et tarir par conséquent les sources des villages français situés au pied de cette montagne.

Quels seront les bénéfices pour le public ? Les recettes du trafic Paris-Milan : étant généralement évaluées à 50.000 francs par kilomètre, sur sept kilo-

mètres supprimés, ce sera environ 350.000 francs d'économies pour le public international italien, suisse, français, anglais, belge et américain.

Y aura-t-il augmentation de trafic ? Il est puéril de le penser, en raison des 7 kilomètres seulement de raccourci, étant donnés surtout les traités secrets des Compagnies de chemins de fer. On n'enlèvera rien au Gothard puisque la distance Paris-Milan par Pontarlier-Lausanne est déjà de seulement 836 kilomètres au lieu de 896 par Bâle et le Gothard ?

Que fait la Suisse pour améliorer les rapports internationaux qui lui tiennent à cœur ? Rien. Et rien n'est à sa charge dans les améliorations et modifications proposées.

La France, au contraire, paiera annuellement 1.380.000 francs, soit la charge des 30 millions à 4,60 % de la construction du Frasnè-Vallorbe ; plus, sur 5 kilomètres de diminution de parcours sur rails français à raison de 50.000 francs par kilomètre, une perte de trafic annuel de 250.000 francs ; plus 30.000 francs représentant l'élévation du coefficient d'exploitation résultant de la baisse de trafic de la ligne passant par Pontarlier ; plus enfin 500.000 francs résultant du détournement des voyageurs de la ligne Paris-Culoz-Genève (605 kilomètres sur rails français) qui pourront prendre la ligne Paris-Mouchard-Vallorbe-Genève (460 kilomètres) soit une perte de 145 kilomètres. En tout par conséquent la charge

annuelle minimum pour les Français sera de 2.160.000 francs.

En définitive, la lutte entre le P.-L.-M. et l'Est pour les raccourcis est une lutte d'intérêts privés ; ce n'est pas l'intérêt général du pays.

Le raccourci Frasnè-Vallorbe ne se justifie en aucune façon. La France prend toutes les charges ; la Suisse n'en prend aucune. La France semble se désintéresser de Pontarlier qui a des droits acquis, alors que la Suisse est intransigeante pour soutenir Bienne et Vallorbe. Les relations internationales avec l'Italie doivent et peuvent se faire plus avantageusement par la frontière des Alpes.

Pour les Pontissaliens, le Frasnè-Vallorbe était donc inutile au moins. Pour d'autres il est nuisible aux intérêts des chemins de fer français et aux intérêts politiques de la France, lesquels, comme le déclaraient les Pontissaliens, seraient bien mieux servis par une percée directe dans les Alpes franco-italiennes.

SECT (N

Mont-Blanc

L'idée de percer le Mont-Blanc n'est d'ailleurs pas née d'hier, elle date de plus de cent ans, car déjà, à la fin du XVIII^e siècle, Saussure avait fait remarquer

combien le géant des Alpes était étroit à la base, et susceptible d'être traversé par une galerie pour les piétons et les voitures.

En 1814, le percement du Mont-Blanc était compris dans les vœux que la vallée d'Aoste adressait au gouvernement sarde, et peu après il fut l'objet de propositions et d'études incessantes qui prirent corps en 1858 dans le mémoire de l'ingénieur Bonelli, au lendemain du vote concernant la percée du Cenis. Les vieux Savoyards se souviennent que le projet fit partie des promesses du gouvernement impérial en 1860, au moment du vote pour la réunion à la France.

Effectivement les études officielles commencèrent à ce moment-là, mais si lentement que le premier rapport sur la question, rédigé par M. Godin de Lépinay, ne vit le jour qu'en 1870.

Trois tracés ont été étudiés : tous trois partent en France de Sallanches pour déboucher en Italie à Courmayeur, dans la vallée d'Aoste. Ils ne diffèrent que par leur altitude par les rampes qu'ils présentent et par le coût de la dépense. Les longueurs respectives sont de 17.530, 14.740 et 12.500 mètres et correspondent à des dépenses de 150, 120 et 110 millions, avec des rampes variant de 15 à 28 millimètres. Les trois projets se tiennent d'ailleurs dans la moyenne des grands tunnels alpins au point de vue des déclivités et de l'altitude, puisque le Mont-Cenis

est à 1.295 mètres, le Gothard à 1.154 mètres et le Lœtschberg à 1.246.

La ligne du Mont-Blanc est présentée comme la ligne indispensable à notre défense économique, constituant en outre la base d'opération idéale de notre offensive industrielle et commerciale ; c'est sur ses rails que se reformera et s'accroîtra le grand courant d'échange du Nord-Ouest et contre eux que se brisera ce qu'aurait de trop impétueux le mouvement d'expansion économique de l'Allemagne.

Après l'achèvement du Frasnè-Vallorbe, la route de Paris à Milan par le Simplon sera de 819 kilomètres ; par le Mont-Blanc elle serait de 806 kilomètres.

Les deux trajets par la Suisse ou par la France s'équivalent donc à peu près, mais dans le second cas le parcours comporterait 100 kilomètres sur territoire français, développant notre centre de tourisme de la Savoie. Si on considère Milan et Londres, la ligne droite qui joint la cité italienne à la capitale anglaise ne passe nullement par les ports belges mais par les ports français.

Le système du Mont-Blanc luttera victorieusement contre le Simplon non seulement pour le trafic de Paris à Milan, mais encore pour le trafic de Calais à toute l'Italie du Nord. Cette supériorité des distances réelles, mesurées horizontalement, sans tenir compte des déclivités et des courbes des voies parcourues,

sera encore plus grande si l'on tient compte des distances virtuelles, le Gothard, le Lœtschberg et le Simplon possédant des déclivités plus accentuées que celles que pourrait avoir la ligne du Mont-Blanc.

Les longueurs virtuelles de chacune des trois grandes lignes, calculées suivant les formules les plus usitées, donneraient :

Douvres-Mont-Blanc-Milan. . .	1.171	kilomètres
Douvres-Lœtschberg-Milan. . .	1.318	—
Douvres-Gothard-Milan. . .	1.330	—

Pour l'Italie, les avantages sont également nombreux, tant au point de vue politique qu'au point de vue économique. Notre voisine doit sa situation actuelle plus encore à ses « amitiés » qu'à ses « alliances » et la presse autorisée de Rome signalait que les événements des dernières années avaient assuré la grandeur politique de l'Italie en la rendant complètement indépendante de ses alliés.

Les questions de races l'emportent quelquefois sur les questions d'États.

La ligne du Mont-Blanc déboucherait au milieu du triangle Turin-Milan-Gênes auquel le trafic international n'arrive aujourd'hui que par les sommets. Elle permettrait de parer à une tarification exagérée sur les lignes suisses, et elle ouvrirait à l'étranger et aux Italiens eux-mêmes l'une des plus belles vallées de l'Europe, la vallée d'Aoste, couronnée par le Mont-

Rose, le Mont-Cervin, le Grand-Saint-Bernard, le Mont-Blanc, le Petit-Saint-Bernard, le Grand-Paradis.

En outre la ligne du Mont-Blanc serait l'amorce d'un grand courant Sud-Europe, rival ainsi du grand courant oriental danubien dont l'Italie est absolument écartée.

La distance totale de Paris à Belgrade par la route de l'Orient-Express est de 2.060 kilomètres environ ; elle quitte la France à Avricourt après avoir utilisé sur nos rails 440 kilomètres seulement. La nouvelle route arriverait à Milan après un parcours de 600 kilomètres et elle continuerait, en traversant 590 kilomètres de territoire italien, par Mestre (Venise), Nabrésina (Trieste), Laybach, Agram, Belgrade. Le total de cette ligne serait de 1.910 kilomètres, soit 150 kilomètres de moins que par la voie allemande.

Sans doute le trafic français et anglais sur Turin ne passerait pas par le Mont-Blanc, car il appartient à la voie de Modane, et le passage par le Mont-Blanc, substitué au passage par le Cenis, ne servirait qu'à diminuer de 100 kilomètres environ le transit sur notre territoire pour augmenter d'autant le parcours sur territoire étranger. Ce serait donc léser nos Compagnies et les régions intéressées, sans aucun profit pour le commerce international. Et à ce sujet il faut remarquer combien sont délicats et fertiles en surprises les déplacements de trafic.

Le raccourci de la Faucille montrerait merveilleusement que le mieux est parfois l'ennemi du bien. A cause des 7 ou 8 kilomètres de raccourci que donnerait la Faucille suivie du Mont-Blanc, nous serions obligés de dépouiller le Cenis de tout le trafic du Nord de la France et de nos ports du Nord sur Turin, trafic qui parcourrait 100 kilomètres de moins de territoire français et 92 kilomètres de plus de territoire suisse et italien. Mais pour le trafic sur Milan, les trois quarts de la France seraient retirés au Simplon.

SECTION IV

Grand-Saint-Bernard

Au surplus il ne faut pas oublier que si la France ne perce pas le Mont-Blanc, la Suisse pourrait bien décider l'exécution d'un projet concurrent qui porterait un coup fatal au Cenis et aux espérances conçues en France en faveur du Mont-Blanc. Il s'agit de la ligne Turin-Martigny par Aoste à l'aide d'un tunnel sous le Grand Saint-Bernard ou le Mont-Vélan, ligne qui est déjà construite de Turin à Aoste et de Martigny à Orsières. La longueur totale de la ligne ne serait que de 59 kilomètres avec 26 kilomètres de tunnel. L'idée de ce tunnel est courante dans le Piémont dont elle a toutes les sympathies puisqu'elle favoriserait Gênes au détriment de Marseille.

Ci-dessous quelques chiffres empruntés au projet du Vélan sous le massif du Grand-Saint-Bernard :

De Turin à Martigny : par le Simplon 301 kilomètres, par le Vélan 176 kilomètres ;

De Bielle à Martigny : par le Simplon 238 kilomètres, par le Vélan 146 kilomètres ;

De Saverne à Martigny : par le Simplon 387 kilomètres, par le Vélan 288 kilomètres ;

De Gènes à Martigny : par le Simplon 392 kilomètres, par le Vélan 342 kilomètres ;

De Paris à Turin : par le Cenis 778 kilomètres, par le Vélan-Frasne-Vallorbe 750 kilomètres ;

De Paris à Gènes : par le Cenis 938 kilomètres, par le Vélan-Frasne-Vallorbe 938 kilométrss ;

De Calais à Turin : par le Cenis 1.086 kilomètres, par le Vélan-Frasne-Vallorbe 1.058 kilomètres ;

De Calais à Gènes : par le Cenis 1.232 kilomètres, par le Vélan-Frasne-Vallorbe 1.145 kilomètres.

Les plaidoyers en faveur du Mont-Blanc n'ont pas convaincu tout le monde. Des Savoyards eux-mêmes ont critiqué le projet. Pour arriver à l'endroit projeté pour le tunnel, dit M. Empereur, député de la Savoie, il faudrait reconstruire toute la ligne qui actuellement va d'Annemasse à Sallanches ou au Fayet, c'est-à-dire 58 kilomètres de voies nouvelles. Et de Sallanches pour s'élever à Chamonix et au point où doit commencer le tunnel, il faudrait encore s'élever suivant une ligne nouvelle de 24 kilomètres du Fayet

aux Houches et de 15 kilomètres des Houches à Chamonix, c'est-à-dire que depuis Annemasse jusqu'à Chamonix il faudrait construire une voie nouvelle de 97 kilomètres. Il faut ajouter à cela que la voie actuelle d'Annemasse à Sallanches ne pourrait pas être supprimée parce qu'elle dessert La Roche, Bonneville et Sallanches et que ces villes ne permettraient pas qu'on les prive de leur chemin de fer. Il faudrait donc maintenir la voie actuelle tout en créant une voie nouvelle parallèle. La voie nouvelle jusqu'à Chamonix coûterait au moins 100 millions qui, ajoutés aux 150 millions de la Faucille, font un total de 250 millions.

Et ce n'est pas tout. Avant de percer le Mont-Blanc il faudrait percer le mont de la Tête Noire par un tunnel d'accès qui n'aurait pas moins de 7 ou 8 kilomètres. Les deux tunnels ne coûteraient pas moins de 92 millions, ce qui, avec les 250 précédents, ferait un total de 342 millions.

Sur une ligne Faucille-Mont-Blanc d'environ 255 à 260 kilomètres, nous aurions 70 km. 400 de tunnels : 37 à la Faucille, 15 au Mont-Blanc, 10 km. 400 de tunnel d'accès à la Tête Noire en France et 1.400 mètres pour le tunnel des Champs, 2.000 mètres pour celui de Morgex, 7.000 mètres pour celui de Courmayeur, tunnels d'accès en Italie.

SECTION V

Petit-Saint-Bernard

D'ailleurs le même député qui chargeait à fond le Mont-Blanc réservait toutes ses tendresses pour un tunnel voisin : le Petit-Saint-Bernard. De nombreux partisans se joignaient à lui pour chanter les louanges de ce nouveau projet.

Il faut reconnaître que dès le 13 juillet 1881 les ingénieurs concluaient déjà que par ses déclivités, ses rayons, sa faible altitude, la ligne de Moutiers à Aoste, c'est-à-dire la ligne du Petit-Saint-Bernard, présentait des conditions d'exploitation bien supérieures à celles du Mont-Cenis et du Saint-Gothard sur leurs deux versants et à celle du Simplon sur le versant italien. A la suite du rapport de ces ingénieurs, le ministre jugeait qu'il y avait lieu de poursuivre les études de cette ligne.

La ligne fut étudiée complètement de Moutiers à Sainte-Foy et seulement à l'aide de cartes et de reconnaissances dans la traversée des Alpes. Dans leur rapport du 30 novembre 1883, les ingénieurs donnèrent la préférence au tunnel du Petit-Saint-Bernard sur celui du Mont-Blanc :

1° Les longueurs des lignes sont à peu près équivalentes, disaient-ils, mais le Petit-Saint-Bernard est

plus avantageux pour les relations entre le centre de la France et l'Italie.

2° Les voies d'accès du côté français sont beaucoup moins coûteuses, la ligne restant au fond de la vallée.

3° La ligne de faite du Mont-Blanc serait à 170 mètres au-dessus de celle du Petit-Saint-Bernard.

4° La ligne d'accès du côté italien aurait 20 kilomètres de plus dans une région formée d'éboulis et à pente très raide que l'on devrait racheter par plusieurs lacets, tandis qu'à partir du débouché du tunnel du Petit-Saint-Bernard, en aval de Derby, la pente de la vallée ne dépasse pas 12 millimètres et que le terrain est parfaitement stable. Les rampes ne dépasseraient pas 20 millimètres en alignement droit du côté de la France, de Moutiers à l'entrée du tunnel, et encore ce maximum ne serait atteint que sur 1 km. 500 ; les courbes seraient égales ou supérieures à 300 mètres. Du côté de l'Italie, de la sortie du tunnel à Aoste, la pente maxima serait de 12 mm. 5 et la courbe minima de 300 mètres.

D'ailleurs la ligne est commencée.

En 1892 lors de l'inauguration de la ligne d'Albertville à Moutiers on disait déjà : « Il est entendu que cette ligne ne peut pas rester à Moutiers ; elle doit être prolongée et traverser les Alpes ; c'est elle qui constitue le plus court chemin vers l'Italie du Nord. »

Plus tard, M. Baudin, ministre des Travaux Publics continuait le prolongement jusqu'à Bourg-Saint-Maurice, à 10 kilomètres de l'entrée du futur tunnel. Elle a d'ailleurs été faite en vue d'un grand trafic ; elle est très bien construite et ne comporte pas de pentes supérieures à 15 millimètres. Et chose étrange c'est M. Baudin qui, alors que le Conseil général de la Savoie ne demandait que l'établissement d'un simple tramway de Moutiers à Bourg-Saint-Maurice, c'est M. Baudin qui a refusé d'autoriser le tramway et a demandé le chemin de fer parce que, disait-il, il était à prévoir qu'à bref délai on ferait passer par le Petit-Saint-Bernard une nouvelle voie des Alpes et que par conséquent on serait obligé tôt ou tard d'indemniser la Compagnie qui aurait construit le tramway.

D'où partirait le tunnel ? de Bourg-Saint-Maurice, à 52 kilomètres d'Aoste ; il aurait une longueur de 22 km. 500, et commencerait au hameau de Saint-Vichaire, commune de Sainte-Foy, à 896 mètres d'altitude, pour atteindre, au bord de la Doire, sur le versant italien, le village de Ruinas à 819 mètres d'altitude. Ce serait le tunnel idéal qui, de tous les tunnels des Alpes, aurait la plus basse altitude, le Simplon compris, celui qui offrirait le moins de difficultés de construction, et qui serait le moins coûteux, 90 millions environ. Il réaliserait la voie directe la plus courte pour aller de France à Milan. En effet de Saint-Amour à Milan par Bellegarde, le Mont-Blanc, Aoste

la distance serait de 518 kilomètres. — De Saint-Amour à Milan par Bellegarde, Annecy, Albertville, le Petit-Saint-Bernard, Aoste, de 505 kilomètres. De Saint-Amour à Milan par Bourg, Culoz, Chambéry, le Cenis, de 496 kilomètres. — De Lyon à Milan par Culoz, Bellegarde, le Mont-Blanc, de 509 kilomètres. De Lyon à Milan par Culoz, Annecy, Albertville, le Petit-Saint-Bernard, de 484 kilomètres. De Lyon à Milan par Culoz, Chambéry, Albertville, le Petit-Saint-Bernard, de 478 kilomètres. De Lyon à Milan par Saint-André-le-Gaz, Chambéry, le Petit-Saint-Bernard, de 447 kilomètres. De Lyon à Milan par Culoz, Chambéry, le Mont-Cenis, de 487 kilomètres. De Lyon à Milan par Saint-André-le-Gaz et le Cenis, de 456 kilomètres. — De Nantes à Milan par Bourg et le Mont-Blanc, de 1.116 kilomètres. De Nantes à Milan par Bourg, Bellegarde, Annecy, Albertville et le Petit-Saint-Bernard, de 1.103 kilomètres. De Nantes à Milan par Bourg, Chambéry et le Petit-Saint-Bernard, de 1.085 kilomètres. De Nantes à Milan par Bourg, Chambéry et le Mont-Cenis de 1.094 kilomètres. — De La Rochelle à Milan par Lyon, Chambéry et le Petit-Saint-Bernard, de 1.097 kilomètres. De La Rochelle à Milan par le Mont-Cenis de 1.106 kilomètres. De La Rochelle à Milan par le Mont-Blanc, de 1.128 kilomètres. — De Bordeaux à Milan par Lyon et le Petit-Saint-Bernard de 1.105 kilomètres. De Bordeaux à Milan par Lyon et le Mont-Blanc, de 1.136 kilomètres.

De Bordeaux à Milan par Lyon et le Mont-Cenis, de 1.114 kilomètres.

En somme il résulte de ces chiffres que la ligne par le Petit-Saint-Bernard serait plus courte pour aller de Lyon à Milan, plus courte également pour le trafic de nos ports de Saint-Nazaire, de La Rochelle surtout, et de Bordeaux pour aller à Milan.

Cette voie aurait encore un autre avantage : passant au cœur même des Alpes, elle permettrait de faire connaître les Alpes de Savoie si susceptibles d'attirer les étrangers. La Suisse ne doit le formidable développement de son industrie hôtelière qu'à sa situation sur le nœud même des communications internationales.

En passant par le Petit-Saint-Bernard, les voyageurs traverseraient, sur plus de 150 kilomètres, les Alpes françaises ; ils pourraient constater que la Savoie n'a rien à envier à la Suisse, et, grâce à cette percée, les Alpes françaises pourraient prendre au point de vue du tourisme un développement considérable.

L'un des principaux arguments qu'on est tenté d'invoquer et qu'on a invoqués contre le Petit-Saint-Bernard, c'est sa proximité du Mont-Cenis. Mais ce dernier passage, répondent les partisans du Petit-Saint-Bernard, est d'une exploitation tellement difficile en raison de son altitude, de ses rampes et de ses difficultés d'accès, son entretien est si précaire

qu'il ne serait pas mauvais de le doubler, même à faible distance. Les deux lignes ne se feraient pas concurrence, chacune ayant son rôle distinct, car si la ligne du Petit-Saint-Bernard donne le trajet le plus court et le plus économique pour les relations entre le Centre et le Midi de la France avec Milan et l'Orient, la voie du Mont-Cenis réalisera toujours le plus court chemin entre Paris et Rome.

Faucille, Mont-Blanc, Grand-Saint-Bernard et Petit-Saint-Bernard, ces grands projets ne tiennent pas seuls le devant de la scène, ils ont vu éclore à côté et autour d'eux des projets plus modestes, dont quelques-uns d'ailleurs sont des adjuvants des grands projets auxquels il apportent plus de force, ou plus de plausibilité.

SECTION VI

Saint-Amour-Bellegarde

Ainsi, disent les uns, il est une ligne qui ne rencontre pas de difficultés techniques, qui évite l'étrangement du passage par la Suisse, une ligne purement française : c'est le Saint-Amour-Bellegarde, ou Saint-Amour-Vallery, dont le système lie à la fois les intérêts du Cenis, du Mont-Blanc et du Petit-Saint-Bernard. Si cette ligne était complétée par un raccourci sur Chagny qui pourrait être l'amélioration tant demandée de la ligne Châlon-Laroche, elle serait

ramenée à sensiblement la même longueur que la Faucille, et elle réaliserait l'économie de temps du passage par Genève, facilement trois quarts d'heure ou une heure.

SECTION VII

Bellegarde-Saint-Gingolph

D'autre part, disent les autres, le doublement de la ligne Bellegarde-Annemasse-Saint-Gingolph-Saint-Maurice est une nécessité absolue pour le développement des transactions de la France Centrale avec la Suisse et l'Italie par le Simplon. Tant qu'elle sera à voie unique, elle sera absolument paralysée dans son essor. Or il faut se souvenir que cette ligne présente un raccourci de 23 kilomètres sur la ligne parallèle de la côte suisse. D'autre part le parcours sur le rail français est de 95 kilomètres, alors que par le côté suisse il n'est que de 49 kilomètres.

Dès à présent, en l'état actuel, le doublement est nécessaire par suite du trafic régional seul, comme le constatait déjà en 1901 la Chambre de commerce de Lyon.

SECTION VIII

Labarre-Arc-Senans

Enfin, disent les troisièmes, il est une ligne sur la nécessité de laquelle tous les ministres des Travaux Publics, nombre de Chambres de commerce, celles

de Paris et de Versailles en particulier, et toutes les commissions depuis 1899 ont été d'accord ; cette ligne ne nécessite aucun tunnel long et coûteux, elle se sert simplement des voies existantes en les appropriant : c'est la ligne qui part d'Hirson, à la frontière belge, c'est-à-dire d'une gare où arrivent en éventail les lignes de Calais, Anvers, Rotterdam, Bruxelles, descend en ligne droite à Sainte-Menehould, Saint-Dizier, Chaumont, Langres, Chalindrey, Gray, Labarre, Arc-Senans, Frasne, Vallorbe et le Simplon.

Les voies existantes sont d'ailleurs déjà appropriées presque partout en vue de la mobilisation. Il suffirait de doubler ces voies de Chalindrey à Labarre et de construire un tronçon de 16 kilomètres de Labarre à Arc-Senans, à travers une forêt de l'État, la forêt de Chaux, et en plaine.

Le 28 janvier 1902, à une interpellation de M. Charles Dumont, M. Baudin, ministre des Travaux Publics, répondait : « La Commission appuie la demande d'étude d'une ligne de Labarre à Arc-Senans. » Le 20 novembre 1905, M. Plichon, député du Nord, disait : « Jusqu'à présent le commerce anglais, belge, remontait par Ostende, Bruxelles, Namur, Luxembourg et la vallée du Rhin. Mais aujourd'hui pour les marchandises anglaises qui viennent débarquer à Boulogne ou à Calais, ou pour celles qui proviennent du Nord de la France, la voie est toute tracée qui

peut aborder le Simplon avec une économie de parcours qui fera choisir cette ligne. »

Tous les ministres successivement ont donné leur adhésion à cette ligne, MM. Gauthier, Barthou. La ligne d'Arc-Senans, jointe au raccourci Frasnè-Val-lorbe, donnerait 38 kilomètres de raccourci de Calais à Milan, et cela pour un million seulement, et en conservant, à l'inverse de la ligne future Moutiers-Granges, le trafic sur 50 kilomètres de rails français.

De plus, si les Suisses réalisaient le raccourci Val-lorbe-Bussigny, la ligne Labarre-Arc-Senans aurait un raccourci total de 38 plus 4 kilomètres ou 42 kilomètres, ce qui la met à égalité absolue avec la ligne du Lötschberg.

Quoi qu'il en soit de toutes ces causes, aussi chaudement plaidées par les uns qu'énergiquement combattues par les autres, quoi qu'il en soit de ces causes dont l'importance varie comme les chances d'exécution des projets qu'elles soutiennent, l'histoire précédent montre, par l'ardeur des luttes engagées et le nombre et la complexité des problèmes soulevés, quel prix attachent les concurrents économiques aux percées alpines, en général, et aux voies d'accès au Simplon, en particulier.

Ces projets successifs, ou déjà réalisés ou en voie d'exécution ou simplement encore à l'état de désir ou de rêve, forment des chaînons continus dont cha-

cun, expliqué et engendré par le précédent, explique et engendre à son tour le suivant.

Et c'est à ce point de l'histoire nécessaire des tunnels alpins et des voies de pénétration en Italie qu'arrive tout naturellement et à sa place, expliqué, justifié et rendu compréhensible par ce qui précède, le percement du tunnel du Loetschberg avec son corollaire, le raccourci de Moutiers à Granges.

CHAPITRE VI

Loetschberg

SECTION I

Historique du Loetschberg proprement dit

Depuis la nationalisation des voies ferrées, disait récemment le *Journal de Genève*, la Suisse n'est plus un État. C'est une vaste Compagnie de chemins de fer, dont les Chambres fédérales sont le Conseil d'administration. Politique ferroviaire et en particulier politique des tunnels, telle devient de plus en plus la caractéristique de la politique suisse.

Le canton de Berne n'a pas échappé à la contagion. De toutes les routes nouvelles qui se perçaient partout, courants hardis qui allaient déverser au loin les produits étrangers, non sans laisser sur leurs rives profits et richesses, seul le canton de Berne était et restait à l'écart. L'énorme masse des Alpes Bernoises se dressait devant lui. Pour atteindre le Gothard, Berne devait passer par Lucerne ; pour atteindre le Simplon il devait faire le détour de Lausanne. Cette situation ne laissait pas d'être douloureuse et humi-

liante. Déjà, il est vrai, dès 1825, on avait conçu un vague projet de percer le Grimsel pour arriver dans le val d'Ossola par le Gries ou dans le Tessin par Ne-funen.

En 1902 les Bernois avaient bien également décidé qu'ils s'intéresseraient à une trouée des Alpes Bernoises par une souscription équivalant au quart du capital d'établissement.

Une Commission d'initiative pour un chemin de fer par le Lötschberg se constitua enfin à Berne, composée de 85 membres, choisis par le Gouvernement bernois parmi les hommes les plus compétents en matière technique, financière et commerciale.

Un programme fut élaboré, avec ce mérite particulier que l'on comprit que l'établissement de la ligne ne pouvait être mené rapidement que s'il était confié à l'initiative privée. C'est ce que s'ingénia à mettre en relief un ingénieur suisse, M. Gollier, membre du Conseil supérieur de l'École Polytechnique fédérale, un des pionniers du hardi chemin de fer de la Jungfrau. Il sut mettre les promoteurs du percement des Alpes Bernoises en rapport avec les hommes capables de le réaliser. Il s'adjoignit MM. J. Loste et C^e, banquiers à Paris, pour jeter les bases de l'importante combinaison qui réunissait tous les éléments administratifs, techniques et financiers nécessaires à l'exécution de l'œuvre. Ce fut lui qui fut ainsi le trait d'union entre la Suisse et la France.

Ses vues furent partagées par le Comité d'Initiative du Loetschberg, et, en particulier par M. J. Hirter, Président du Comité, qui est devenu depuis Président du Conseil National et qui mit l'appui de toute son autorité au service des intérêts qui lui étaient confiés, par M. Kuntz, Directeur des finances de Berne dont les efforts ont toujours tendu à développer le réseau des chemins de fer bernois, par M. Kœnitzer, conseiller d'État, membre du Gouvernement bernois d'indiscutable compétence en matière économique, et par M. Manderli, Directeur de la Banque Cantonale de Berne, homme de science financière très avisé.

La ligne à créer entre Frutigen et Brigue étant concédée au canton de Berne, celui-ci était seul maître de la situation et pouvait agir à sa guise, sans avoir à redouter des longueurs pour négociations diplomatiques.

L'élaboration du tracé fut confiée à M. Zollinger, ancien élève de Polytechnique, spécialiste des grands tunnels, et finalement, par une série de conventions, le gouvernement bernois, qui avaient voté la ligne le 5 mai 1906, donna à MM. Loste et C^{ie} la concession définitive de l'affaire, leur laissant le soin de faire toutes études précises sur le terrain, d'établir les devis, de traiter avec des entrepreneurs, de présenter un plan détaillé d'émission, en un mot de réaliser l'œuvre.

MM. Loste et C^{ie} réglèrent d'abord l'économie de cette vaste organisation avec les groupes bernois, puis s'assurèrent le précieux concours de la Société centrale des Banques de province et ainsi réussirent à faire participer la France entière à la réalisation de cette voie de communication, suisse par ses origines et sa constitution, française par la nationalité des capitaux et, comme nous le verrons, celle des entrepreneurs, internationale enfin par ses conséquences.

La Compagnie du chemin de fer des Alpes Bernoises une fois créée, le plan primitif prévoyait un capital de 89 millions, dont dix-sept et demi étaient fournis par l'État de Berne sous forme de prise d'actions ordinaires. Mais bientôt ce capital se trouva insuffisant pour achever l'exécution de l'entreprise.

En 1907 la Confédération tout entière fut sollicitée pour apporter son aide à ces travaux qui n'étaient pourtant pas une construction fédérale. Mais les chemins de fer fédéraux voyaient d'un mauvais œil la ligne nouvelle qui leur apparaissait comme une dérivation du Gothard au profit du Simplon. Un rapport émanant de l'Administration des C. F. F. s'exprimait ainsi : « Il ne s'agit pas d'un nouveau trafic acquis à la Suisse, mais seulement du détournement par une nouvelle ligne du trafic qui, quoi qu'il en soit, aurait quand même transité par la Suisse ; ce trafic qui utilise actuellement la route suisse la plus

longue, c'est-à-dire la ligne des C. F. F. et du Gothard, sera enlevé à ces dernières et n'alimentera en fin de compte que les 22 kilomètres du tunnel du Simplon. C'est beaucoup exiger des chemins de fer fédéraux que de demander leur concours pour atteindre ce but. »

La Confédération vota néanmoins une subvention de 6 millions, mais les conditions qu'elle imposa en retour furent telles, qu'en définitive, il y eut aggravation des charges, au lieu de l'atténuation espérée et sollicitée. La Confédération exigea, en effet, que le grand tunnel fut, dès le début, construit à double voie et que les rampes d'accès fussent également aménagées dans le même but. Le coût de la construction se trouvait de ce fait considérablement augmenté ; avec comme contre-partie, il est vrai, un accroissement de la valeur de la ligne et de la facilité de l'exploitation future.

D'autres majorations de crédit intervinrent encore, causées par l'acquisition de locomotives électriques, des transformations du tracé dans le grand tunnel, et par l'imprévu toujours inévitable dans les entreprises de cette envergure. Si bien que le capital primitif de 89 millions fut porté peu à peu à 132 millions.

A la suite de l'emprunt primitif d'une partie des 89 millions, un deuxième emprunt hypothécaire à 4 1/2 % avait bien été prévu mais il y eut désillusion

car on ne croyait pas que ce second emprunt monterait à 42 millions. Néanmoins le canton de Berne n'hésita pas ; le grand Conseil bernois, par 177 voix contre 2, accorda par décret à ce nouveau capital la garantie d'intérêts 4 % du canton de Berne.

Cet appui fut fort favorable. Quelques esprits hésitaient en effet. Si l'on tient compte, disaient-ils, qu'une somme annuelle de près de 4 millions est nécessaire pour rémunérer les obligations émises ou à émettre par la Compagnie du chemin de fer des Alpes Bernoises, servir aux actions de priorité un dividende moyen de 4 %, pratiquer les amortissements, doter le fonds de réserve et assurer à la Société une marche normale ; si l'on songe que la ligne à exploiter, de Spiez à Brigue, ne présente qu'un développement de 74 kilomètres, dans un pays où le coefficient d'exploitation tend constamment à s'accroître et atteint près de 73 %, on ne peut s'empêcher de craindre que le rendement kilométrique net soit insuffisant pour couvrir ces multiples charges.

Le premier dimanche de juillet 1912, l'affaire fut soumise à l'approbation du peuple. Pour engager les électeurs à répondre affirmativement, le Gouvernement bernois faisait valoir que la garantie d'intérêts ne serait vraisemblablement jamais dépensée entièrement, qu'au bout de peu d'années, en tout cas, le produit d'exploitation du Lötschberg suffirait à payer les intérêts, voire même à rendre les avances consen-

ties. On parlait également du développement économique que prendraient les régions parcourues par la nouvelle ligne, comme du mouvement de trafic qui serait donné à la ville fédérale ; le Lœtschberg devant être pour Berne ce que le Gothard avait été pour Zurich.

Mais surtout il était évident qu'on ne pouvait raisonnablement arrêter les travaux, et que pourtant ces travaux ne seraient poursuivis que si l'on payait ceux qui les accomplissaient. C'était le cas d'un homme qui ayant fait construire une maison en riches pierres de taille l'aurait laissée non couverte sous prétexte que la toiture coûtait trop cher. Cet homme serait passé pour un insensé, tout au moins pour un mauvais administrateur de sa fortune. Ou mieux, c'était le cas d'un homme qui, consentant, lui, aux frais de couverture se serait vu refuser par ses commanditaires tout nouveau crédit, quitte à perdre les sommes déjà engagées.

Le Lœtschberg est une œuvre de grande politique économique et ferroviaire, digne d'un canton qui a de belles traditions historiques. Mais une semblable politique coûte cher ; et une fois qu'on l'a commencé ? il faut aller jusqu'au bout, sans abandon en route, car cet abandon coûterait encore plus cher, et, pour comble, on y perdrait la gloire et même l'avantage que l'on espérait retirer de l'entreprise.

D'ailleurs les Bernois, comme pensée de derrière

la tête. croyaient bien obtenir une nouvelle subvention de la Confédération, d'autant mieux que c'était la Confédération qui avait voulu l'aménagement à double voie du tunnel et des rampes d'accès. La garantie fut acceptée par 28.000 voix contre 10.000. Le morceau était gros, dit quelqu'un, mais l'ours de Berne avait un estomac assez solide pour avaler la carotte.

Quoi qu'il en soit, le percement lui-même fut confié à un consortium d'entrepreneurs français éminents MM. Allard, Chagnaud, Coiseau, Couvreur, Dollfus, Duparchy et Wiriot, auxquels, après la mort de MM. Duparchy et Coiseau, se joignit M. Prudhomme. C'est aussi un Français, M. Zurcher, ingénieur en chef des ponts et chaussées qui fut appelé à la direction des travaux.

A ce sujet il est intéressant de remarquer que si, dans le domaine du commerce extérieur, la France a vu, depuis quarante ans, diminuer son influence, son prestige et ses bénéfices matériels, l'étranger n'en fait pas moins de fréquents appels à ses ingénieurs lorsqu'il s'agit d'accomplir quelque grande œuvre. C'est ainsi que la plupart des ports les plus importants construits dans ces dernières années, Rosario, Montevideo, Rio de Janeiro, Constantza, Jassy, etc. ont été creusés et installés par nos soins (1).

1. Le groupe des entrepreneurs du percement du Lötschberg est un des groupes les plus puissants de notre pays. Leur science vraiment

Le percement du Lötschberg en est un témoignage nouveau.

C'est à Spiez que se fait la liaison de la ligne des chemins de fer fédéraux qui vient de Berne, avec celle de la Compagnie des Alpes Bernoises.

profonde, leur longue et sûre expérience, leur ingénieuse habileté et leur haute probité professionnelle ont porté partout à l'étranger l'honneur de l'industrie française. Leurs noms rappellent des travaux considérables.

Tous ensemble ils ont fait le port de Montevideo.

M. Chagnaud, Président actuel du Syndicat des Entrepreneurs, a contribué au Métropolitain, notamment à la ligne n° 4, la traversée sous la cité.

MM. Allard, Coiseau aujourd'hui décédé, et Couvreur ont fait le port de Bilbao, en Espagne.

M. Coiseau le port de Bruges.

MM. Dollfus, Wiriot et Duparchy, lui aussi décédé, ont fait en commun les ports de Tunis, de Sousse et de Sfax ; ils ont construit le chemin de fer de Gafsa et la forme de radoub de Sidi-Abdallah à Bizerte.

Enfin M. Duparchy seul, surnommé à juste titre, par l'ampleur de ses travaux et la perfection de ses œuvres, le Napoléon des entreprises, M. Duparchy qui a collaboré au creusement du canal de Suez, a construit la ligne de la Beira-Alta au Portugal, les quais de Constantinople, le réseau des chemins de fer éthiopiens de Djibouti à Harrar et le port de Leixões au Portugal.

La France est fière de tels hommes dont l'énergie sans emphase et la claire intelligence va imprimer à tous les coins du monde l'empreinte de son génie, et, quand ces hommes ont au service de sa gloire usé sous tous les cieux leur santé et leur vie, la France n'a pas besoin du tribut de reconnaissance que leur apporte l'étranger pour leur garder, elle-même, un souvenir et un regret.

De Frütigen à Kandersteg, la voie suit le versant Est de la vallée de la Kander sur une distance de 12 km. 5 avec une pente moyenne de 33 millimètres qui a nécessité, pour ne pas dépasser le maximum de 27 millimètres, un développement artificiel de la ligne (20 km. 188). Celle-ci traverse 12 tunnels et franchit de nombreux viaducs ; celui de Rothbach a une seule arche de 28 mètres de portée ; la boucle de Mittholz, suivie du tunnel de Fürten, décrit une courbe de 1.665 mètres de longueur.

C'est le 15 octobre 1906 que furent commencés les travaux de perforation, aux deux extrémités à la fois, à Kandersteg (oberland bernois) du côté Nord et à Goppenstein (Valais) du côté Sud. Primitivement le tunnel devait être percé en ligne droite, sur une longueur de 13 km. 735, portée à 13 km. 744 après triangulation définitive ; mais après un accident survenu le 23 juillet 1908, on fut obligé de faire décrire à la ligne un coude du côté Nord et de porter la longueur à 14 km. 536.

Le tunnel passe sous le Shafberg, la vallée de Gastern et le col de Lötschen. Le portail Nord-Est a l'altitude de 1.200 mètres. Le tracé s'élève par une rampe de 7 millimètres jusqu'à 1.245 mètres et redescend ensuite par une rampe de 3 mm. 8 vers le portail Sud à l'altitude de 1.219 m. 55.

Du Nord au Sud, le tunnel a traversé des terrains d'éboulis dont les blocs avaient jusqu'à 16 mètres

de diamètre, puis des roches calcaires en place, avec inclusion de dolomite, spath calcaire, pyrite. A 1.480 mètres on est entré dans le malm, et, à 2.675 mètres est survenue une irruption d'eau et de matériaux (sable bouillant) dans le tunnel ; les éléments solides se composaient de sable de rivière, comme celui qui se trouve dans la partie supérieure de la vallée de Gastern, dans le lit de la Kander, mélangé de grands blocs de forme arrondie ou anguleuse. L'effondrement s'est accompagné de la formation d'une doline dans la vallée de Gastern, au-dessus de l'axe du tunnel. L'avancement avait entaillé les terrains alluviaux de cette vallée, contrairement aux prévisions des géologues. Dans l'espace de dix minutes, les matériaux d'un volume d'environ 7.000 mètres cubes, envahirent le tunnel sur une longueur de 1.500 mètres, ensevelissant 25 ouvriers sous les décombres. Après une interruption de travail de six mois, pendant laquelle les ingénieurs et les géologues se livrèrent à de longues discussions, on reconnut l'impossibilité de poursuivre les travaux dans la direction primitive. On mura la galerie ensablée et on reprit les travaux à 1.270 mètres de l'orifice Nord, suivant une courbe de 1.100 mètres de rayon, déviant le tracé vers l'Est. L'alignement droit faisant suite à cette courbe fut prolongé jusqu'à l'endroit où des sondages pratiqués dans la haute vallée avaient démontré la possibilité du passage en toute

sécurité dans le granit ; à cet endroit, une courbe en sens inverse de la précédente et de même rayon renvoie le tracé vers le Sud, suivant une ligne oblique qui se raccorde, par une dernière courbe de faible développement, sur l'axe de l'ancien tracé à 4.000 mètres du portail Sud.

Au kilomètre 3.482, le tunnel a quitté le malm pour entrer dans le trias, et ce passage fut accompagné de grandes venues d'eau, jusqu'à 200 litres par seconde, et de roches broyées formant bouillie, qui remplirent la galerie jusqu'à mi-hauteur.

Le granit de Gastern (lacolithe) a succédé au trias au kilomètre 3.970 et s'est continué jusqu'à la rencontre des shistes cristallins métamorphiques. Cette dernière formation a revêtu une très grande variété : tantôt séréciteux, chloriteux ou graphiteux, mélangés de gneiss, avec inclusion d'amphibole, de serpentine, de lentilles d'anthracite. On a même traversé, entre les kilomètres 3.297 et 3.580 à compter du portail Sud, un coin sédimentaire formé de dolomie, calcaires et shistes du jurassique inférieur.

La rampe Sud s'étend de Goppenstein à Brigue sur une longueur de 25 kil. 390. La ligne descend l'étroite vallée de la Lonza, taillée dans le roc, et l'on a dû, en plusieurs endroits, établir des murs de protection contre les avalanches. A Hohtenn la voie pénètre dans la vallée du Rhône, dont elle suit le versant Nord jusqu'à Naters, elle traverse ensuite le

fleuve pour aboutir à Brigue. De ce côté encore les ouvrages d'art sont nombreux : 21 tunnels dont la longueur totale est de 7.074 mètres, et 12 viaducs ayant plus de 10 mètres d'ouverture.

Les deux galeries Nord et Sud se sont rencontrées aux points 7.367,20 de l'orifice Nord et 7.238,24 de l'orifice sud. La rencontre a été parfaite ; l'écart latéral des axes des deux galeries compté suivant l'horizontale n'a pas dépassé 257 millimètres.

C'est le 31 mars 1911 à 3 h. 53 du matin que l'équipe Nord, dirigée par l'ingénieur Moreau et l'équipe Sud dirigée par l'ingénieur Rhotpletz ont fait d'un suprême coup de pic tomber la dernière paroi qui les séparait.

Le percement a nécessité l'emploi de machines puissantes. Les perforatrices à percussion Ingersoll et Meyer employées depuis mars 1907, avaient des pistons de 90 millimètres de diamètre et étaient alimentées par de l'air comprimé à la pression moyenne de 7 kilogrammes par centimètre carré. Les perforatrices étaient groupées sur un affût par 4 ou par 5 ; et en 2 heures, chaque batterie de perforatrices creusait 15 à 20 trous de 5 centimètres et de 1 m. 45 de profondeur moyenne. Dans ces trous pratiqués par des fleurets d'acier terminés par des tranchants en croix, on mettait de la dynamite-gomme à 93 % de nitroglycérine, remplacée en hiver, en cas de congélation, par de la cheddide.

La température a varié en général de 20 à 34° et sans les puissants ventilateurs Capell et Sulzer un travail intense aurait été impossible. A cet égard, les ingénieurs du Lœtschberg ont été plus favorisés que ceux du Simplon qui avaient dû travailler à des températures s'élevant jusqu'à 60°.

La durée du travail de perforation a atteint 1.611 jours du 1^{er} novembre 1906 au 31 mars 1911, soit un avancement journalier moyen de 9 m. 02, chiffre qui n'avait pas encore été obtenu. Toutefois le nombre de journées de travail utile a été encore moins élevé, et l'on peut dire que le mouvement journalier moyen a atteint 11 m. 03. Au percement du Mont-Cenis l'avancement moyen n'avait été que de 2 m. 60 ; au Gothard que de 5 m. 61 et au Simplon de 8 m. 48.

Voici la longueur et l'altitude comparées des principaux tunnels construits ou à construire qui nous intéressent :

	Longueur mètres	Altitude mètres
Simplon	19,803	705
Gothard	14,998	1,154
Lœtschberg	14,536	1,249
Mont-Cenis	12,849	1,295
Arlberg	10,240	1,310
Rechen	8,603	620
Moutiers-Granges (en construction) . .	8,560	545
Tauern	8,550	1,225

Hauenstein (tunnel de base en construction).	8.148	452
Mont-d'Or (en construction).	6.099	897
Albula	5.864	1.823
Weissenstein	3.700	722

Dès la nouvelle répandue que le tunnel était percé, ce fut partout et surtout sur la ligne une animation extraordinaire: entrepreneurs, ingénieurs et ouvriers oubliant les fatigues, clamaient leur joie et leur fierté ; on arborait, aux deux têtes du tunnel, les couleurs françaises, italiennes et suisses ; et ces réjouissances improvisées se renouvelaient le 14 mai suivant. De grandes fêtes eurent lieu, et dès l'abord une répercussion immédiate s'ensuivit, la création d'une petite ville.

Goppenstein qui n'était qu'une localité sauvage, comprenant tout juste une petite chapelle et un bâtiment d'exploitation dépendant d'une exploitation minière abandonnée, devint une ville de 6.000 habitants, ayant bureau postal et télégraphique, gendarmerie, écoles, hôtels, restaurants, etc... Des maisons s'échelonnent même maintenant tout le long de la voie depuis Goppenstein jusqu'à Brigue.

En tout cas les travaux sont maintenant considérés comme terminés ; M. Kuntz, déjà directeur de la Compagnie du chemin de fer du lac de Thoune a été nommé directeur de la nouvelle Compagnie ; les ho-

raires sont prêts et l'ouverture de la ligne est prévue pour le 1^{er} mai 1913.

La traction électrique sera fournie par un courant monophasé à 15.000 volts, 15 périodes. Les locomotives qui fonctionneront sur la ligne pourront remorquer à la vitesse de 40 kilomètres à l'heure sur les rampes de 27 millimètres, des trains de 300 tonnes et leur puissance atteindra 2.500 chevaux.

Par traité du 27 octobre 1912, le chemin de fer du Lœtschberg s'est d'ailleurs fusionné avec la Société du chemin de fer du lac de Thoune. De cette fusion, le Conseil d'Administration du Lœtschberg esquisait ainsi l'économie et les avantages : « Le trafic du chemin de fer du lac de Thoune n'a fait qu'augmenter depuis 1900. Le nombre des voyageurs sur cette ligne a passé de 458.000 en 1900 à 953.000 en 1911 ; le trafic des marchandises de 71.900 tonnes à 185.000 tonnes. L'exédent des recettes qui était en 1902 de 350.700 francs est monté en 1911 à 550.399.

Depuis 1905, cette Société a distribué un dividende de 3 %, qu'on aurait pu augmenter considérablement si l'on n'avait préféré créer des réserves extraordinaires considérables en vue des dépenses très élevées imminentes pour l'agrandissement des gares de Thoune, Spiez et Interlaken, l'établissement de la double voie Thoune-Spiez et du canal navigable de Thoune. Cette situation si favorable ne fera que s'améliorer à la suite de la fusion déjà accomplie avec la

navigation à vapeur sur les lacs de Thoune et de Brienz.

La fusion apporte donc au Lœtschberg une entreprise en pleine prospérité. En outre la fusion facilitera les nombreux rapports avec les chemins de fer fédéraux, l'établissement de nouvelles correspondances et des horaires, parce que l'entente est toujours plus facile si la conversation a lieu entre deux au lieu de trois participants.

Par cette fusion, le Lœtschberg se trouvera en contact avec les chemins de fer fédéraux non seulement à Brigue, mais aussi à Scherzligen et à Interlaken, et il aura à sa disposition, dès le début, un personnel expérimenté et rompu au service ferroviaire qui lui sera fourni par la Compagnie du chemin de fer du lac de Thoune. Enfin la fusion permettra, lorsque le moment opportun sera venu, de traiter avec plus de facilité la question du rachat par la Confédération de toute l'entreprise fusionnée. »

Les actions du chemin de fer du lac de Thoune étaient cédées au Lœtschberg, qui les remboursait par la remise d'actions privilégiées, au cours de 416 fr. 66, de manière que six actions de Thoune étaient échangées entre cinq privilégiées du Lœtschberg ; et le Lœtschberg admettait dans son Conseil d'Administration tous les membres du Conseil du chemin de fer du lac de Thoune.

Pour son personnel, la Compagnie du Lœtschberg

ne s'est pas contentée de celui que lui apportait le chemin de fer du lac de Thoune, et comme elle est décidée à avoir un personnel qui donne la plus entière satisfaction au public, elle a bien avant l'ouverture engagé des conducteurs avec cette particularité assez remarquable qu'elle leur a payé le voyage et un séjour à Londres pour qu'ils sachent un peu d'anglais.

Quoi qu'il en soit, le Lœtschberg, voie évidente d'accès au Simplon et source de sûrs profits pour Berne apparaît aussitôt entaché d'un vice capital en ce qui concerne les intérêts français. S'il est seul, il reporte naturellement sa tête de ligne à Bâle, et il n'est tout simplement, à partir de cette ville, qu'une bifurcation des grandes lignes allemandes du Rhin et une doubleure du Gothard. Au lieu d'être utile, il annihile une partie des bénéfices qu'on aurait pu espérer du Simplon dont il maintient l'axe à l'Est.

Il continue de péninsulariser la France.

SECTION II

Lœtschberg et Moutiers-Granges

Toutefois ce grave défaut a à côté de lui son correctif, le remède est près du mal. Il suffit d'une légère modification de la ligne entre Berne et Bâle, et l'axe repasse de l'Est à l'Ouest, le Lœtschberg redevient voie française d'accès au Simplon.

C'est la zone montagneuse du Jura avec ses plis parallèles qui obligent les lignes ferrées à zigzaguer sans cesse pour épouser les sinuosités de ces plis. Là encore il n'y a qu'à couper au milieu, et une seule amélioration suffira. Par exemple entre Moutiers, Sonceboz, Bienne et Soleure se trouve un quadrilatère. Si coupant le chaînon du Jura qui sépare les deux lignes parallèles Moutiers-Sonceboz et Bienne-Soleure, si coupant ce chaînon une ligne va de Moutiers au milieu du côté opposé, à Granges, le raccourci pourtant peu considérable, nous ramène l'influence.

C'est alors les longs espoirs et les vastes pensées qui nous sont permises. La ligne nouvelle apparaît comme la plus courte vers Milan, non seulement pour la France de l'Est et du Nord, mais encore pour la Belgique et pour une partie de l'Angleterre et de la Hollande. Le transit si puissant d'Anvers et de Rotterdam vers l'Italie du Nord rentre dans la sphère économique française, et les marchandises de cette origine et de cette destination sont tributaires des rails français au lieu de s'acheminer par les rails allemands, comme ils le font depuis l'ouverture du Gothard.

Cette fois, il est vrai, c'est la Compagnie de l'Est qui est intéressée à la question.

C'est justement l'étroitesse et l'intime connexité des rapports existant entre, d'une part Frasnè-Val-lorbe et Simplon et, d'autre part, entre Moutiers-Gran-

ges et Lœtschberg qui fit envisager, tout naturellement, chacun de ces groupes d'abord comme un tout, et les deux groupes ensemble comme un tout plus grand, indissoluble et nécessaire. C'est ce qui explique que, dès la première séance de la Commission franco-suisse des voies d'accès au Simplon, le 17 mars 1908, M. Laurent, au nom de la délégation française, demandait l'établissement d'un raccourci Moutiers-Granges, prolongé sur tel point favorable, tel que Buswil ou Lyss.

Mais qu'elle restât d'influence allemande ou qu'elle devînt d'influence française, la ligne tout entière du Lœtschberg et de ses voies d'accès apparaissait dans tous les cas aux chemins de fer fédéraux et à la Confédération qui avait racheté le Gothard comme un concurrent de ce Gothard et une cause de fléchissement de ses si escomptées recettes. Aussi la proposition française fut-elle loin d'être agréée par la délégation suisse.

M. Weissenbach fit observer que « la demande française se heurterait, si elle était maintenue, à deux grosses difficultés : 1° le manque de concession pour toute autre ligne que la ligne concédée de Moutiers à Granges avec embranchements éventuels sur Bienne et Soleure, et 2° le fait que les chemins de fer fédéraux ont refusé de se charger de l'exploitation de cette ligne. »

Dans la troisième séance de la Commission, la dé-

légation française déposa un projet de résolution ainsi conçu : « En considération de l'intérêt que présente pour les deux pays l'amélioration des voies d'accès au Simplon dans la direction du Nord, le gouvernement Fédéral, après concession de la ligne Moutiers-Granges et de son prolongement vers Lyss, en facilitera l'exécution et l'exploitation par des partages équitables de trafic. »

Les délégués suisses firent connaître la proposition au Conseil Fédéral qui déclara que la question de savoir si les voies d'accès au Simplon dans la direction du Nord exigeaient une nouvelle ligne de Moutiers à Granges et un prolongement de cette ligne vers Lyss devait être réservée par les autorités suisses et ne saurait être traitée dans une convention internationale. Et M. Weissenbach expliquait que la ligne projetée donnerait pour des relations importantes une distance plus courte que celle s'établissant par la voie du Gothard. « On ne manquerait pas, lors de l'élaboration de nouveaux tarifs internationaux, de faire état de cette distance courte pour enlever le trafic au Gothard ; cela juste au moment où la Suisse a besoin de toutes les recettes du Gothard qu'elle rachète très cher et dont l'exploitation sera dispendieuse, par suite de l'augmentation des salaires et du renchérissement des matières premières. N'apportant pas de nouveau trafic, le raccourci Moutiers-Granges aurait pour la Suisse cette conséquence de

diminuer le parcours national et d'augmenter le parcours italien, et pour les chemins de fer fédéraux, de menacer leur équilibre financier au profit d'une entreprise privée. »

M. Charles Laurent déclara que la délégation française n'entendait nullement réclamer une réponse immédiate, mais qu'il serait profondément regrettable que la conférence échouât sur la question Moutiers-Granges.

Au cours des séances ultérieures, l'entente ne put se faire, et force fut de constater au procès-verbal le désaccord des deux délégations sur la question Moutiers-Granges. M. Laurent exprima le désir de prendre de nouvelles instructions à Paris et de suspendre à cet effet la Conférence durant un certain laps de temps. On décida de reprendre les travaux le 12 mai suivant.

Il fallut de longues et pénibles négociations pour coordonner et concilier les intérêts suisses contradictoires qui étaient en jeu dans l'affaire ; et toute la ténacité intelligente des Bernois fut nécessaire pour établir le tracé définitif du Moutiers-Granges, devenu le Moutiers-Longeau, et pour faire charger à la fois la Compagnie du Lötschberg de la construction et les chemins de fer fédéraux de l'exploitation.

Ces conventions extérieures étaient le prologue indispensable de la seconde conférence internationale qui se réunit quinze mois après. L'opinion publique

générale en Suisse avait eu le loisir de réfléchir. En France, les études et les discussions avaient démontré l'intérêt immédiat qu'aurait la Compagnie de l'Est à la construction du Moutiers-Granges.

Après avoir exposé que la concession avait été donnée, M. Weissenbach s'empresse de rassurer les délégués au sujet de l'éventualité d'une guerre de tarifs. « En ce qui concerne le partage du trafic, dit-il, on a reconnu du côté des chemins de fer fédéraux et du côté de la Compagnie des Alpes Bernoises qu'on ne pouvait songer actuellement, vu le peu de temps à disposition, qu'à concerter le partage du trafic entre le Moutiers-Longeau et les chemins de fer fédéraux et qu'il fallait remettre à plus tard le partage du trafic entre le Lötschberg et les chemins de fer fédéraux. Sur le premier partage une entente complète est intervenue. Aux termes de cette entente que les autorités compétentes devront encore ratifier, les chemins de fer fédéraux cèderont au Moutiers-Longeau le 70 % du trafic marchandises pour les relations où le Moutiers-Longeau représente l'itinéraire court. De plus, les chemins de fer fédéraux s'engagent à se charger de l'exploitation de la ligne au prix coûtant, augmenté d'un certain pour cent pour frais généraux d'exploitation. »

Prenant acte de ces paroles, M. Laurent faisait remarquer que la ligne Moutiers-Longeau-Bienne ne pouvait représenter l'effort final de la Suisse. Il res-

tait une seconde boucle à couper dans la direction de Lyss, et il demandait que l'on envisageât la possibilité de cette rectification. M. von Arx répondit que les intérêts de la ville de Bienne s'y opposaient.

Enfin le 18 juin 1909 la Convention était signée et le Moutiers-Granges y faisait l'objet du texte suivant : « Lorsque l'accord intervenu entre l'Administration des chemins de fer fédéraux et les nouveaux concessionnaires de la ligne de Moutiers à Granges pour le partage du trafic sera définitif, le Gouvernement français autorisera la Compagnie de l'Est à participer à la formation du capital nécessaire à l'exécution de cette ligne, sous réserve qu'elle sera terminée deux ans après l'achèvement du Lœtschberg. »

De par le partage officiel du trafic, la ligne Moutiers-Granges était donc assurée de ne pas être exposée à un détournement de trafic. Mais le trafic accordé serait-il suffisant pour rémunérer les charges du capital d'établissement et d'exploitation ? Le tronçon n'a, il est vrai, que 13 kilomètres de long, mais il comporte un tunnel de 8 kilomètres et le coût de la construction est estimé à 20 millions. La recette nette annuelle n'étant évaluée au début qu'à 500.000 fr., la Compagnie de l'Est intéressée grandement au raccourci s'est proposée de subventionner la ligne, un bénéfice devant en être retiré par ailleurs même dans le cas où les capitaux placés ne seraient pas rému-

nérés au début. Sa subvention se montant à 10 millions serait imputée sur les réserves du domaine privé de la Compagnie. Et l'État s'engage à réduire, d'une somme égale à la subvention, le capital de la dette contractée par la Compagnie au titre de la garantie d'intérêt. Les titres remis par les concessionnaires de la ligne en échange de la subvention seraient immatriculés au nom de la Compagnie de l'Est au domaine public. Ils deviendront la propriété de l'État à l'expiration de la concession du réseau de l'Est ou en cas de rachat de ce réseau. En attendant cette échéance, leurs dividendes ou intérêts seront portés aux recettes diverses du compte d'exploitation.

Cette combinaison était d'un grand intérêt pratique. La Compagnie se procurerait les capitaux nécessaires sur son domaine privé ; l'État renonçait de son côté à lui réclamer jusqu'à l'expiration de la concession ou au rachat une somme égale au titre de la garantie d'intérêt, mais le remboursement de cette somme lui était garanti par les titres devant devenir sa propriété à une échéance lointaine et dont il pouvait escompter la plus value.

Dans toutes ces stipulations, dans toutes ces ententes, le fond du sujet était le suivant : la ligne du Loetschberg ne peut se suffire à elle-même ; le trafic lui arrivant par Bâle ne suffit pas, il lui faut encore le trafic arrivant par Delle, ou inversement. Elle a

donc partie liée avec l'Est dont elle a besoin. Or la Compagnie de l'Est ne consent à s'intéresser financièrement à la question qu'à la condition qu'on améliore les communications entre Delle et Berne, et surtout qu'à la condition d'être assurée que la ligne du Lötschberg, qui fait suite à la ligne Delle-Berne, aura un trafic également suffisant.

Il était donc indispensable qu'un partage de trafic intervînt pour la ligne Moutiers-Granges, mais il était encore plus indispensable, si l'on peut dire, qu'un partage de trafic intervînt pour la ligne proprement dite du Lötschberg. C'était là évidemment une question purement intérieure suisse, mais elle intéressait au plus haut degré la Compagnie de l'Est en particulier et les intérêts français en général.

Le 28 août 1909, la Compagnie du Lötschberg écrivait donc à la Direction générale des chemins de fer fédéraux pour lui proposer d'entamer des négociations en vue de régler le partage du trafic entre les chemins de fer fédéraux et le Lötschberg. La Direction générale répondait évasivement qu'en principe certainement elle était d'accord avec cette proposition, mais qu'elle ne pourrait discuter les bases d'une entente qu'après achèvement des travaux préliminaires.

La vérité, c'est que les chemins de fer fédéraux se voyaient sans enthousiasme obligés de céder à la Compagnie privée du Lötschberg une partie de leur

trafic du Gothard. Sans doute la perte qui devait en résulter pour eux pourrait être compensée par le trafic nouveau amené par la Compagnie de l'Est à la gare de Delle.

Mais quelle serait l'importance de ce trafic nouveau ? C'était là un grave inconnu. En Suisse, en général, on ne se faisait guère d'illusion à ce sujet : le trafic entre l'Allemagne, la Hollande, la Belgique, la France du Nord d'une part et l'Italie de l'autre, arrivait à Bâle et gagnait de là Chiasso par le Gothard, empruntant les rails fédéraux sur un parcours plus long que celui de Delle à Brigue ; c'était là le seul fait intéressant, l'acheminement au delà des frontières suisses, qu'il se fasse par les rails allemands ou par les rails français, n'ayant au point de vue fédéral qu'un intérêt de statistique.

De plus le parcours Delle-Brigue appartient en partie à des Compagnies privées, tandis que la ligne Bâle-Gothard-Chiasso est tout entière aux mains de l'État fédéral. Tout partage de trafic, quel qu'il fût, devait donc être préjudiciable aux chemins de fer fédéraux. Cependant ces vues trop pessimistes et trop immédiatement réalistes étaient assez victorieusement combattues par des perspectives plus larges d'avenir, le Lötschberg apparaissant comme devant un jour ou l'autre passer avec son complément le Moutiers-Granges aux mains de la Confédération.

Pendant trois à quatre mois, vers la fin de 1910,

on fit des travaux préparatoires très minutieux, permettant de se faire de la situation une idée aussi claire que possible. Puis la conversation s'engagea nettement et l'entente aboutit en septembre 1911.

On ne pouvait évidemment parler de partage que pour les régions pour lesquelles le Gothard et le Lötschberg-Simplon présentent une distance à peu près égale. Au Nord-Ouest de l'Europe, ces régions constituent un énorme secteur, délimité par deux grandes lignes droites partant de Berne, l'une par Bâle et la Westphalie à Brême, l'autre de Berne à la Bretagne et à l'Océan Atlantique. Toutes les marchandises expédiées de ce secteur pour Milan et la moitié orientale de l'Italie, et vice versa, passeront par le Gothard; celles pour Gênes et la moitié occidentale de l'Italie transiteront par le Lötschberg-Simplon — le trafic Bâle-Gênes à lui seul étant estimé déjà à une moyenne annuelle de 150.000 tonnes.

Pour la Compagnie du Lötschberg, le partage présentait l'incalculable avantage de garantir dès la première année d'exploitation de la ligne un dividende rémunérateur à ses actions. Grâce au fonds de réserve spécial créé par la compagnie pour garantir un dividende à ses actions privilégiées, et grâce au partage, ces actions jouiraient, dès le début, d'un dividende assez élevé pour être considéré comme normal, 4 %, devant d'ailleurs augmenter graduellement.

En revanche la perte était sensible pour les che-

mins de fer fédéraux. Elle était évaluée en perte brute à 1 million 1/2 sur le trafic des marchandises, et à 2 millions sur le mouvement des voyageurs, soit au total une saignée de 3 millions 1/2, représentant environ 1.800.000 de perte de bénéfice net. Sans doute les concessions faites par les chemins de fer fédéraux peuvent paraître larges, mais en somme elles s'expliquent. D'abord les distances tarifées sur le Lœtschberg pourront être majorées, puisque cette compagnie a été autorisée à tarifier les distances additionnelles ci-après : pour le parcours du tunnel le 100 %, pour les deux rampes le 50 %, et pour les rampes du parcours Spiez-Frutigen le 30 %. Il pourrait donc y avoir là une majoration de distance d'environ 44 kilomètres qui atténuerait la concurrence faite aux chemins de fer fédéraux aussi bien en trafic intérieur suisse qu'en trafic direct. Et en définitive, déjà sur ce point particulier, la cause essentielle qui aurait agi sur l'acheminement du trafic aurait été la voie la plus avantageuse.

Mais surtout, cette cause essentielle de la voie la plus avantageuse devait agir dans l'ensemble des cas. Alors que les anciennes compagnies n'étaient en quelque sorte bridées que par la condition de ne pas appliquer de taxes supérieures à celles obtenues par la route la plus courte et d'observer les délais de livraison calculés par cette route, les chemins de fer fédéraux, de par un certain article 21 de

la loi des tarifs, n'ont pas leurs coudées franches pour l'acheminement du trafic. Si ces entraves ont été apportées, c'est qu'on a voulu garantir aux chemins de fer non nationalisés, notamment aux chemins de fer secondaires, qu'ils ne seraient pas écrasés par la concurrence des chemins de fer fédéraux.

Dans ces conditions le transport des marchandises entre les États du Centre de l'Europe est réglé presque entièrement selon les principes arrêtés des unions internationales de chemins de fer. En particulier, pour le trafic allemand-italien, les tarifs se calculent normalement et indépendamment les uns des autres pour les routes principales Gothard-Chiasso ou Gothard-Pino et Brenner-Péri sur la base des taxes établies. Il n'y a pas d'égalisation des taxes, c'est-à-dire que les taxes calculées par la route du Gothard ne sont pas reportées sur celle du Brenner.

D'une manière générale, les transports sont acheminés suivant les prescriptions d'itinéraire ou, à défaut, la station expéditrice les expédie par la voie le meilleur marché.

La participation du chemin de fer du Lötschberg à ce trafic ne changeait donc rien en principe à cette situation ; c'était une concurrence de plus au Gothard et au Brenner et les transports auraient été dirigés par celle de ces routes qui aurait été le meilleur marché. En concédant à la ligne du Lötschberg ce que le traité de partage lui accorde, on ne faisait

pas de faveur, mais on appliquait simplement les principes admis par l'union allemande-italienne et ses institutions tarifaires. Evidemment on aurait pu quand même assurer l'acheminement du trafic par le Gothard en appliquant de Bâle à Scherzligen les taxes normales des chemins de fer fédéraux ; mais le Conseil national et les Chambres n'auraient vraisemblablement pas admis que le Lœtschberg fut ainsi désavantagé, alors qu'il peut prétendre au même traitement que la route du Gothard et la voie Valais-Simplon.

On aurait pu encore faire concurrence au Lœtschberg en réduisant les majorations de distances sur les parcours de montagne de la route du Gothard, mais cette solution était inadmissible à cause de la lutte de concurrence qu'elle aurait provoquée. Le traité répondait donc purement et simplement à la situation réelle.

La participation financière de l'Est ayant été définitivement accordée et réglée à la suite du partage de trafic, le projet du Moutiers-Longeau fut soumis le 6 avril 1910 à l'approbation du Conseil fédéral, et la Compagnie concessionnaire du Lœtschberg accordait à la Maison Loste et C^{ie} un droit de préférence vis-à-vis d'offres éventuelles d'autres maisons pour la formation du capital et l'exécution technique des travaux. Si la compagnie n'était pas satisfaite de ces offres, il lui serait loisible de les refuser

et d'entrer en négociations avec d'autres maisons.

Les offres de la Maison Loste et C^{ie} furent d'ailleurs agréées. On avait hésité quelque temps pour savoir si le tunnel serait construit à une ou à deux voies. Pour se faire une idée plus précise, les Bernois attendaient l'adjudication des travaux d'un tunnel de base sous le Hauenstein. Le tunnel Moutiers-Granges se rapprochait beaucoup pour la longueur et les conditions géologiques de la situation du tunnel de base du Hauenstein.

Le Moutiers-Granges devait avoir environ 7.900 mètres avec son point culminant à 553 mètres, et le tunnel du Hauenstein 8.150 mètres avec son point culminant à 452 mètres. Or la Société du Lötschberg, en établissant les devis pour un tunnel à une voie au Moutiers-Granges était arrivée à un chiffre très peu supérieur au devis établi par les chemins de fer fédéraux pour le tunnel à double voie du Hauenstein. Si donc la société du Lötschberg trouvait un entrepreneur offrant toutes les garanties voulues et voulant bien se charger de la construction pour la somme prévue, les Bernois lui auraient confié aussi la construction du Moutiers-Granges et ainsi sans augmenter les ressources disponibles ils auraient eu un tunnel à double voie. Il faut reconnaître d'ailleurs qu'il était de l'intérêt d'une bonne exploitation de le construire à double voie, pour évi-

ter un étranglement sur le parcours de la ligne complète.

En décembre 1911, une Assemblée générale extraordinaire de la Compagnie des Alpes Bernoises réunie sous la présidence de M. Hirter, approuva les propositions du Conseil d'Administration de porter de 50.600.000 francs à 60.600.000 le total du capital actions de la Compagnie pour permettre la réalisation du Moutiers-Longeau. On créa pour cela 12.000 actions nouvelles ordinaires de 500 francs et 8.000 actions privilégiées de la même valeur. De plus le Conseil d'Administration fut autorisé à contracter un emprunt obligations de 23 millions prévu au contrat financier, et on ratifia le contrat de construction passé le 26 octobre 1911 entre la Compagnie d'une part et MM. Al-lard, Chagnaud, Couvreur, Dollfus, Prud'homme, Wiriot et Rothpletz d'autre part.

L'entrée du tunnel, construit à simple voie, s'ouvre à proximité du village de Moutiers, à la cote de 535 mètres au-dessus du niveau de la mer, et la sortie près de Granges se trouve à l'altitude de 480 mètres.

Les travaux ont d'abord été assez pénibles parce qu'on ne creusait que dans de la marne, et le calcaire du Jura ne s'est rencontré qu'au premier kilomètre. D'ores et déjà les travaux de construction ont le plus heureux effet sur le village de Moutiers. Cette modeste localité de 2.500 habitants en compte aujour-

d'hui 4.200, sans prendre en considération les ouvriers italiens et autres personnes attirées chaque jour par la construction. Rien que pour les enfants des Italiens, la commune a été obligée d'ouvrir une école, et le développement général de la commune croît de plus en plus avec cette circonstance particulièrement favorable que Moutiers, contrairement à ce qui se passe d'ordinaire, n'a versé aucun subside pour la construction de la ligne.

Avant d'apprécier les conséquences qu'aura et au point de vue national français et au point de vue international l'ouverture du Lœtschberg complété par ce qui maintenant fait indissolublement corps avec lui, le Moutiers-Granges, avant d'examiner et d'imaginer les effets de ces percées nouvelles, il est nécessaire de préciser que, contrairement à ce que pensent certains, seules doivent être envisagées, seules doivent entrer en ligne de compte dans les comparaisons, des distances réelles et non les distances virtuelles.

La distance virtuelle est une distance idéale que l'on établit en raison du coût d'exploitation de la ligne. On part de cette donnée incontestable que le coût d'exploitation d'une ligne varie en raison de son profil, de ses déclivités, de ses courbes et on ramène ce coût d'exploitation au coût d'exploitation en palier. Dans ces conditions, les évaluations de distances sont évidemment complètement modifiées. Mais ces évaluations elles-mêmes sont incertaines et va-

rient selon la formule que l'on adopte. Il existe plusieurs formules qui permettent de calculer les distances virtuelles, de sorte que les démonstrations auxquelles elles servent de base varient suivant le coefficient adopté pour chaque série de déclivités.

D'une étude de M. Piccard sur le chemin de fer du Simplon et les intérêts de la Suisse, de la France et de l'Italie, on peut extraire le tableau suivant :

Longueur virtuelle d'un kilomètre.

Rampes milli- mètres par mètre	Amiot	Menche de Loisne	Jacquier	Noble- maire	Admi- nistration suisse
5	1	1	1	1	1
10	1,30	1,16	1,30	1,17	1,41
12	1,38	1,25	1,41	1,24	1,58
15	1,50	1,45	1,63	1,33	1,85
20	1,70	2,31	2,11	1,51	2,40
23	1,82	2,47	2,48	1,60	2,80
25	1,90	2,63	2,76	1,67	2,96

Or voici ce que disait à la Chambre des Députés, le 22 novembre 1895, M. l'ingénieur Janet, président de la Commission des Travaux Publics : « Pour rendre comparables des lignes présentant des déclivités et des rayons de courbure différents, on a imaginé de remplacer chacune d'elles par une ligne idéale en palier et en alignement droit, d'une longueur telle

qu'elle puisse être considérée comme équivalente à la ligne réelle.

La définition est parfaite au point de vue théorique, mais quand on arrive à son application pratique, il est bien difficile de se mettre d'accord sur les coefficients à adopter. On pourrait dans un cours technique faire plusieurs leçons sur la meilleure méthode de calculer les distances virtuelles.

Deux ingénieurs de très grand mérite, l'un appartenant au corps des mines, M. Amiot, l'autre appartenant au corps des Ponts et chaussées, M. Menche de Loisne, s'y sont essayés et sont arrivés à des résultats complètement différents.

Pour ne citer à titre d'exemple qu'un chiffre, M. Amiot considère que pour un kilomètre de voie en pente de trente millimètres, il faut compter 3.212 mètres de voie en palier.

On voit qu'il en est des distances virtuelles comme des statistiques établies avec des renseignements insuffisants ; on peut leur faire dire tout ce qu'on veut et rien n'est plus facile, soit en prenant la méthode de M. Amiot, soit en prenant celle de M. Menche de Loisne, d'arriver pour les distances virtuelles à un résultat conforme à la thèse que l'on veut soutenir.

Sans doute, la connaissance de celles-ci peut être d'une grande utilité quand il s'agit de calculer le coût d'exploitation d'une ligne. Mais elles ne peuvent in-

fluer sur la répartition du trafic. On peut et on doit donc les négliger.

SECTION III

Conséquences du Lœtschberg-Moutiers-Granges.

Les distances réelles seules entrant en ligne de compte, les tableaux suivants sont indispensables pour montrer les suites et les répercussions de l'ouverture du Lœtschberg et du Moutiers-Granges. On peut même dire que ces suites et ces répercussions, dans ce qu'elles ont de principal et d'essentiel, découlent des distances de ces tableaux.

Paris à Milan.

Par le Gothard	893 kil.
Par le Lœtschberg	848 —
Par Frasnè-Vallorbe	819 —

Nancy à Milan.

Par le Gothard	631 kil.
Par Moutiers-Granges	589 —

Calais à Milan.

Par le Gothard	1,114 kil.
Par Moutiers-Granges	1,072 —

Ostende à Milan

Par l'Alsace, Bâle et le Gothard	1,090 kil.
Par Moutiers-Granges	972 —

Anvers à Milan.

Par Frasnè-Vallorbe	1,034 kil.
Par le Gothard et les voies françaises : Namur, Ecouvies, Belfort, Bâle	1,011 —
Par le Gothard et les voies allemandes : Luxem- bourg, Metz, Bâle	976 —
Par le Lœtschberg seul	985 —
Par le Lœtschberg et le Moutiers-Granges . .	961 —

Londres à Milan.

Par Ostende, Bâle, Gothard	1,295 kil.
Par Calais, Mulhouse	1,292 —
Par Moutiers-Granges	1,250 —

Bâle à Gènes.

Par le Gothard	514 kil.
Par le Lœtschberg	491 —

Ostende à Turin.

Par le Gothard	474 kil.
Par le Lœtschberg	435 —

« La grande œuvre du Lötschberg, avec son complément, le Moutiers-Granges, est destinée à faire de la ligne du Simplon ce qu'elle devait être dans l'idée de ses promoteurs, et parmi eux, du grand patriote français, Léon Gambetta, une grande artère internationale reliant à la fois la France, la Suisse, l'Italie et la Méditerranée. » Ainsi s'exprimait M. le Conseiller national Hirter, président de la Compagnie des Alpes Bernoises.

Le rêve de Gambetta est bien près d'être réalisé.

Et il le serait plus encore si le ballon d'Alsace était jamais percé entre Bussang et Giromagny, car alors la distance d'Anvers à Milan, par exemple, s'abaisserait encore jusqu'à 936 kilomètres, et celle de Calais à Milan, à 1.047 kilomètres.

SECTION IV

Conséquences particulières pour les voyageurs.

En ce qui concerne les voyageurs, au lieu de mettre par exemple 17 h. 29 pour aller de Nancy à Milan par le Gothard, on ne mettra plus que 14 h. 14 par le Moutiers-Granges et le Lötschberg. Au lieu de 19 h. 44 de Boulogne à Milan on ne mettra plus que 17 h. 03 ; au lieu de 20 h. 32 de Calais à Milan, on ne mettra plus que 17 h. 37 ; c'est un gain de deux-heures et demie à trois heures qui nous assurera la clientèle des voyageurs partis des ports du Nord de

la France, de la Belgique et du sud-est de la région de Londres.

Et comme le disent les intéressés, la ligne du Lœtschberg ne le cède en rien en beautés naturelles aux autres lignes déjà construites. La clientèle touristique y sera tout aussi attirée qu'elle est attirée ailleurs. « Les voyageurs passeront, dans l'Oberland Bernois entre Spiez et Kandersteg, au milieu de paysages idylliques dont le charme serein opère une bienfaisante détente sur les nerfs surmenés. »

Au sortir du tunnel du côté sud, la ligne domine la vallée du Rhône, et l'on se trouvera en pleine nature alpestre, au centre des massifs neigeux les plus grandioses, qui ont ceci de particulièrement attrayant qu'ils ont la chance d'échapper jusqu'à présent au mercantilisme.

Berne lui-même retiendra le voyageur par le charme moyenâgeux de ses arcades, de ses fontaines, de ses enseignes en fer forgé et par le confort des Palace, des Bristol, des Savoye, des Cécil qui commencent à s'y élever.

Pour les Anglais, grands voyageurs, c'est la substitution sûre du Calais-Simplon à l'Ostende-Saint-Gothard.

SECTION V

Conséquences particulières pour les marchandises.

Au point de vue des marchandises, la théorie de la courte distance délimite ainsi le secteur d'influence du Lœtschberg : un triangle qui a un sommet à Berne, un autre un peu au Nord de Dieppe, à l'embouchure de la Somme environ, et le troisième à Amsterdam.

§ a) POINT DE VUE FRANÇAIS

Que représente ce secteur au point de vue français? Il comprend des départements dont la productivité industrielle est très importante ; c'est le Nord, le Pas-de-Calais, les Ardennes, la Meuse, la Meurthe-et-Moselle, les Vosges, Belfort.

Voici en houille consommée, en produits métallurgiques et en puissance des machines en chevaux-vapeur, l'importance industrielle de ces sept territoires.

	<i>Houille consommée en</i>	
	1910	1911
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Nord.	9.780.000	8.861.600
Pas-de-Calais	3.713.000	4.237.800
Ardennes	615 000	783.900
Meuse	158.000	315.000
Meurthe-et-Moselle.	5.956.000	6.295.100
Vosges	450.300	533.000
Belfort	146.700	168.400
Totaux.	20.819.000	21.194.800

La France entière en ayant consommé 56.530.000 tonnes en 1910 et 59.530.000 tonnes en 1911, les sept départements entrent à eux seuls pour une proportion de 36 et 38 % dans la consommation totale.

Production métallurgique en 1910

	Fonte	Fer et acier soudés	Acier fondu	Autres métaux
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Nord.	405.174	194.197	601.932	29.424
Pas-de-Calais	171.581	»	91.728	20.650
Ardennes	»	75.034	130.575	4.500
Meuse	»	1.683	1.535	»
Meurthe-et-Mos.	2.756.212	7.335	805.327	»
Vosges	»	620	3.350	»
Belfort	»	»	3.303	»
Totaux.	3.332.967	278.869	1.637.750	54.574

Production métallurgique en 1911

	Fonte	Fer et acier soudés	Acier fondu	Autres métaux
	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>	<i>tonnes</i>
Nord	512.594	176.051	685.131	32.815
Pas-de-Calais . .	223 813	»	98.532	20.706
Ardennes	»	68.020	156.675	4.500
Meuse	»	1.747	2.100	»
Meurthe-et-Mos.	3.012.169	20.386	952.238	»
Vosges	»	750	4.295	»
Belfort	»	»	4.234	»
Totaux.	3.748.576	266.954	1.903.205	58.021

Or la production totale correspondante de toute la France a été de :

1910

4.038.297 tonnes de fonte.
525.966 tonnes de fer et acier soudés.
2.323.515 tonnes d'acier fondu.
100.325 tonnes d'autres métaux.

6.988.103

1911

4.470 141 tonnes de fonte.
517.803 tonnes de fer et acier soudés
2.702.018 tonnes d'acier fondu.
109.651 tonnes d'autres métaux.

7.799.613

Pour les deux principales productions, la fonte et l'acier fondu, les territoires en question comptent donc pour 82 et 70 % en 1910 et pour 83 et 70 % en 1911 ; et dans l'ensemble des quatre produits, pour 75 et 76 % dans la production nationale puisqu'ils ont fourni 5.304.160 tonnes en 1910 et 5.976.756 tonnes en 1911 dans un ensemble de 6.988.103 tonnes (1910) et 7.799.613 tonnes (1911).

Quant à ce qui concerne la puissance des machines en chevaux-vapeur, en ne comprenant que l'industrie proprement dite, c'est-à-dire comme plus haut pour la houille, sans considérer les chemins de fer, la navigation, etc... le tableau ci-dessous donne l'importance.

	<i>Puissance des machines en chevaux-vapeur</i>	
	1910	1911
Nord	524.380	531.453
Pas-de-Calais	236.848	248.606
Ardennes	46.866	51.555
Meuse	22.510	23.203
Meurthe-et-Moselle	208.707	220.528
Vosges	104.992	105.191
Belfort	17.607	19.762
Totaux	1.161.910	1.200.298

La puissance totale en France ayant été de 2.932.914 chevaux-vapeur en 1910 et de 3.186.877 che-

vaux-vapeur en 1911, les sept départements représentent 39 et 37 % de la puissance totale.

C'est donc là une région proportionnellement de tout premier ordre pour la France ; à elle seule elle fournit les trois quarts de la production métallurgique française et quel avenir ne lui est-il pas destiné avec l'incontestable essor de nos mines lorraines de Meurthe-et-Moselle qui ont donné en 1910 : 13.210.069 tonnes de minerai de fer sur 14.605.542 tonnes ; en 1911 : 15.054.482 tonnes sur 16.639.426 tonnes qu'a données la France, soit une proportion de 90 % pour les deux années.

D'ailleurs n'est-ce pas, déjà, le Nord et le Pas-de-Calais, qui, à eux deux, ont donné en 1910 : 25.492.627 tonnes de houille sur 37.634.893 tonnes et en 1911 : 26.139.948 tonnes de houille sur 38.520.827 tonnes fournies dans toute la France, soit 67 % pour les deux années.

Et il n'y a pas dans toute cette riche région que la production métallurgique ou des mines. C'est aussi le pays des textiles, des filatures et tissages de lin, de coton, de jute, de chanvre, de laine, des constructions mécaniques, des industries chimiques, des industries alimentaires, etc.

La répartition suivante de la puissance des machines en chevaux-vapeur montre bien l'importance respective des différentes industries principales et peut servir de criterium de leur production comparée :

**Répartition des chevaux-vapeur
par principales industries**

	1910				
	Mines	Métallur- gie	Filature tissage	Indus- tries alimen- taires	Indus- tries chimi- ques
Nord	83.497	95.400	219.473	38.418	16.618
Pas-de-Calais .	171.542	17.460	6.783	20.271	1.747
Ardennes. . .	1.798	27.232	8.108	2.517	632
Meuse.	7.199	4.399	1.320	2.078	»
Meurthe-et-Mo- selle.	38.906	117.255	10.370	3.566	14.577
Vosges	1.205	1.752	86.833	1.495	»
Belfort	»	4.253	10.920	»	»
Total.	304.147	267.751	343.807	68.345	33.574

	1911				
	Mines	Métallur- gie	Filature tissage	Indus- tries alimen- taires	Indus- tries chimi- ques
Nord	86.422	98.235	219.997	38.027	17.349
Pas-de-Calais .	182.358	17.980	6.771	20.468	1.768
Ardennes. . .	1.841	27.979	8.350	2.667	625
Meuse.	8.716	5.043	984	1.672	380
Meurthe-et-Mo- selle	39.447	122.992	10.249	3.317	14.939
Vosges	1.330	1.744	88.998	1.440	1.073
Belfort	350	4.675	11.244	301	54
Total.	320.464	278.648	346.593	67.892	36.188

S'il veut envoyer ses produits en Italie, à Milan, tout ce merveilleux pays, au prodigieux développement, est sollicité actuellement par la voie du Gothard ; de Nancy à Milan, par exemple, cette voie offre 631 kilomètres ; demain le Moutiers-Granges et le Lœtschberg donneront seulement 589 kilomètres, et nos fontes, nos aciers, nos draps, nos tissus au lieu de sortir vite de France, de vite gagner la frontière belge, luxembourgeoise ou allemande, au lieu de s'en aller par Audun-le-Roman, Batilly-frontière ou Igney-Avrécourt sur les rails allemands jusqu'à Bâle, resteront sur les rails de l'Est et des Compagnies françaises jusqu'à Delle.

Immédiatement déjà l'ouverture du Lœtschberg-Moutiers-Granges apparaît profitable à notre Compagnie de l'Est, même avec les tonnages actuels sortant de nos usines et de nos manufactures, et même cette ouverture est doublement profitable. En tant qu'actionnaire du Moutiers-Granges, la Compagnie de l'Est par les heureux partages de trafic qui sont intervenus en faveur du Moutiers-Granges et de son prolongement le Lœtschberg, en tant que porteuse de titres, la Compagnie a su se ménager, sur la ligne étrangère, des recettes prometteuses de dividendes. Et voilà que précisément cette même ligne étrangère est pour ces mêmes lignes françaises une cause d'accroissement de transport : c'est double bénéfice. D'autant plus que certainement le trafic des régions

envisagées ne se tiendra pas au chiffre actuel.

Toute ouverture de voie nouvelle a une influence mystérieuse et sûre sur la circulation qu'elle développe et qu'elle multiplie.

En 1907 l'Allemagne envoyait 219.000 tonnes de produits métallurgiques en Italie, et nous seulement 12.000 tonnes, soit à peu près la dix-huitième partie de l'Allemagne. La voie nouvelle n'influera en rien sur le trafic spécifiquement allemand, tout au moins en ce qui concerne celui à destination de Milan, puisque le Gothard reste la plus courte voie, mais il n'est pas douteux que les centres de production français, virtuellement rapprochés de leurs débouchés italiens, n'augmentent à la fois leur trafic et leurs débouchés.

Et ici ce n'est plus seulement la Compagnie de l'Est qui devient bénéficiaire, c'est l'industrie française. Et non pas seulement la grosse industrie, mais même la moyenne industrie, même le commerce moyen.

Sans doute Roubaix et Tourcoing ont exporté par Petit-Croix et le Gothard en 1902 : 10.394 tonnes ; 8.541 tonnes en 1903 ; 10.103 tonnes en 1904 ; 11.785 tonnes en 1905 ; 9.654 tonnes en 1906 ; 12.237 tonnes en 1907 ; 11.249 tonnes en 1908 ; 12.192 tonnes en 1909 de laine et articles de laine. Sans doute Roubaix a exporté à lui seul 15.647 tonnes de coton en 1902 ; 12.908 tonnes en 1903 ;

14.615 tonnes en 1904 ; 20.820 tonnes en 1905 ; 18.733 tonnes en 1906 ; 17.321 tonnes en 1907 ; 20.503 tonnes en 1908 ; 19.846 tonnes en 1909 ; sans doute ces sorties françaises sont déjà assez appréciables, mais par Delle et le Lœtschberg, elles s'accroîtront incontestablement.

Et à côté de ces tonnages importants, Audincourt par exemple augmentera également le sien ; Audincourt industrie métallurgique moyenne qui expédiait en ferronnerie, quincaillerie et taillanderie 1.031 tonnes en 1902 ; 983 tonnes en 1903 ; 613 tonnes en 1904 ; 1.139 tonnes en 1905 ; 1.482 tonnes en 1906 ; 1.308 tonnes en 1907 ; 1.572 tonnes en 1908 et 1.295 tonnes en 1909, — Audincourt qui expédiait en machines et mécaniques 1.127 tonnes en 1902 ; 1.074 tonnes en 1903 ; 1.251 tonnes en 1904 ; 1.332 tonnes en 1905 ; 1.845 tonnes en 1906 ; 1.991 tonnes en 1907 ; 2.403 tonnes en 1908 et 2.369 tonnes en 1909 — Voujaucourt fera de même ; Voujaucourt, autre industrie moyenne qui expédiait en fonte d'acier ou de fer moulée 932 tonnes en 1902 ; 817 tonnes en 1903, 1.040 tonnes en 1904 ; 1.925 tonnes en 1905 ; 1.015 tonnes en 1906 ; 1.246 tonnes en 1907 ; 1.073 tonnes en 1908 et 713 tonnes en 1909.

L'épicerie même suivra le mouvement et il sera facile de constater une progression pour Cambrai qui, en chicorée et autres produits, a exporté 1.125 tonnes en 1902 ; 743 tonnes en 1903 ; 609 tonnes en 1904 ;

874 tonnes en 1905 ; 1.227 tonnes en 1906 ; 1.057 tonnes en 1907 ; 1.109 tonnes en 1908 et 1.406 tonnes en 1909. Baccarat verra grandir ses exportations de verrerie, Baccarat qui a envoyé 228 tonnes en 1902 ; 274 tonnes en 1903 ; 437 tonnes en 1904 ; 388 tonnes en 1905 ; 449 tonnes en 1906 ; 508 tonnes en 1907 ; 559 tonnes en 1908 et 472 tonnes en 1909.

Est-ce à dire, comme on n'a pas craint de l'affirmer, que le Moutiers-Granges Lœtschberg servira exclusivement les intérêts de la Compagnie de l'Est au détriment de l'intérêt de la France et au détriment de l'intérêt de la Compagnie P.-L.-M. Nous venons de voir que l'intérêt de la France et de son industrie sera non seulement sauvegardé mais bien servi, car en n'escomptant pas le développement du trafic, même en ne tenant compte que du trafic existant, le Moutiers-Granges Lœtschberg ramène au moins sur le réseau du Nord et de l'Est le trafic de la zone française frontière qui était incité à franchir au plus tôt cette frontière. Quant aux intérêts du P.-L.-M ils sont hors de cause, attendu qu'on peut dire que la zone d'influence respective du P.-L.-M. et de la Compagnie de l'Est n'est pas modifiée. Paris continuera à être desservi par la Compagnie P.-L.-M., car la distance Paris-Milan par le Moutiers-Granges Lœtschberg est de 848 kilomètres alors que par le P.-L.-M.-Vallorbe-Lausanne elle n'est que de 836, reductible bientôt à 819 par le

Frasne-Vallorbe. Le P.-L.-M. continuera également à attirer une légère partie du trafic au Nord de Paris. La Normandie, la Bourgogne, la Franche-Comté resteront tributaires de P.-L.-M. et le trafic du Havre ou de Dieppe continuera à suivre les lignes de la vallée de la Seine et à passer par Pontarlier.

Au point de vue strictement national, l'ouverture du Moutiers-Granges Lœtschberg aura donc les conséquences suivantes : développement du parcours effectué et des recettes de la Compagnie de l'Est et développement de l'industrie et du commerce français du Nord et du Nord-Est et des débouchés de cette industrie et de ce commerce.

§ b) POINT DE VUE INTERNATIONAL

Que représente maintenant le secteur d'influence du Moutiers-Granges Lœtschberg au point de vue international ? Sa zone d'attraction remonte jusqu'à Bruxelles, Ostende, Anvers et même jusqu'à Rotterdam, y compris l'Angleterre du Sud-Est.

Le trafic qui jusqu'à présent, extérieurement à notre frontière Nord, longe cette frontière, parallèlement à celle-ci et passe par Namur, Luxembourg, Metz, Strasbourg et Bâle, pénétrera désormais en France par Lille, Hirson, Nancy, Belfort et Delle. Même le trafic français partant de Calais ou de Dunkerque qui actuellement peut être considéré comme extériorisé

puisqu'il passe tout de suite de Lille à Namur et les voies parallèles étrangères, ce trafic redeviendra français par Lille et Valenciennes, puisque le Moutiers-Granges lui assurera un raccourci de 42 kilomètres sur le Gothard.

Par ailleurs, tout le trafic belge et hollandais, d'Ostende, d'Anvers, de Rotterdam qui par Bruxelles et Namur s'en va aujourd'hui à Metz, à Strasbourg, remonte la vallée du Rhin, passe à Bâle et se dirige vers le Gothard, sans emprunter un mètre du territoire français, tout ce trafic demain franchira la frontière française à Ecouvieux et, à partir de là, se dirigera sur Longuyon et Nancy. Ce parcours sur le rail français d'Ecouvieux à Delle représente 322 kilomètres que les marchandises paieront aux lignes françaises, au lieu de suivre les lignes concurrentes. A remarquer que les marchandises pénétreront directement en Suisse à Delle, venant de Belfort, au lieu de se diriger sur Bâle à destination du Gothard par Mulhouse. Le passage sur le tronçon allemand Montreux-Vieux-Mulhouse-Bâle est supprimé et le parcours sur le réseau français depuis Belfort est augmenté de 10 kilomètres, la distance Belfort-Petit-Croix étant en effet de 12 kilomètres tandis que celle de Belfort-Delle est de 22 kilomètres.

Il n'y aura pas qu'Anvers et Ostende qui, gagnant respectivement 7 et 118 kilomètres par le Loetschberg seront attirés sur cette voie, Londres sera dans le

même cas. L'itinéraire le plus court de Londres à Milan s'établit actuellement par Bâle et le Gothard. Il est de 1.295 kilomètres par Ostende et Strasbourg et de 1.292 kilomètres par Calais-Mulhouse. Il s'établira par Calais, Delle, Moutiers-Granges, Berne et le Lötschberg avec un parcours de 1.250 kilomètres.

Le réseau français est donc garanti d'obtenir là un important trafic marchandises aussi bien que voyageurs. En effet l'abaissement du coût de transport aura une double cause, la réduction des distances d'abord et aussi le fait que les distances virtuelles du Gothard majorient tellement le coût du transport que, en définitive, l'abréviation qui sera obtenue pour les distances tarifées sera de 109 et de 106 kilomètres.

Même à envisager le trafic allemand proprement dit, il n'y aura plus de Metz à Milan que 647 kilomètres par Nancy, Delle et le Moutiers-Granges au lieu de 677 kilomètres qu'il y a actuellement par Strasbourg, Bâle et le Gothard et ainsi le réseau de l'Est pourra espérer enlever aux lignes allemandes elles-mêmes une partie du trafic venant de la riche région industrielle à l'Ouest de Cologne.

Au point de vue international par conséquent, l'ouverture du Moutiers-Granges Lötschberg aura pour effet d'amener sur les rails français une partie du trafic de transit qui utilise actuellement uniquement les rails étrangers, ou tout au moins sur le plus long

parcours. Evidemment l'intérêt général de la France n'apparaît pas ici comme directement atteint. Il ne s'agit que des intérêts d'une Compagnie de chemins de fer française. Mais il serait d'une vue superficielle que de ne pas apercevoir le rapport étroit des intérêts de l'État et d'un transporteur, quand ce transporteur est une Compagnie de chemins de fer.

Les recettes qui proviendront du détournement d'un trafic de transit seront un élément de prospérité de plus pour la Compagnie et auront leur répercussion sur l'embauchage de la main-d'œuvre et sur les salaires. Sans compter que la création de nouvelles voies de communications internationales, même quand il s'agit d'un simple trafic de transit, est toujours utile au commerce et à l'industrie des régions traversées. Ils se crée de nouveaux courants commerciaux dont ces régions bénéficient les premières et à ce compte on ne peut que se féliciter de voir s'acheminer le long de la frontière Nord-Est jusqu'à Delle le trafic si considérable des régions industrielles du Nord-Ouest de l'Europe.

Enfin ce trafic aura pour résultat d'accroître les recettes mêmes de l'État, puisque l'État est l'associé des Compagnies de chemins de fer et que toutes les recettes supplémentaires que font les Compagnies se traduisent par une diminution de la garantie d'intérêts, ou plus exactement par un remboursement supplémentaire de la dette due de ce chef.

§ c) POINT DE VUE SUISSE

En ce qui concerne le point de vue suisse, les conséquences des partages de trafic ont fait l'objet d'hypothèses et de calculs plus ou moins fantaisistes.

Dès 1904, un rapport présenté par des experts internationaux, MM. Colombo, Garnier et Pontzen, déclare que sur 499.000 tonnes de marchandises sur lesquelles peut compter le Lœtschberg, 243.000 tonnes seraient enlevées au Gothard, soit 33.000 tonnes de trafic de l'Italie avec l'Angleterre et les Pays-Bas, 10.000 tonnes de trafic franco-italien, 94.000 tonnes de trafic italo-allemand et 106.000 tonnes de trafic italo-suisse.

Ces chiffres tiennent évidemment plus de la fantasmagorie que de la réalité. Les mêmes experts continuent en disant que l'appoint gagné par la Suisse à l'ouverture du Lœtschberg serait de 96.000 tonnes en tout, décomposées en 46.000 tonnes de trafic franco-italien dirigées actuellement par le Mont-Cenis et 50.000 tonnes de « trafic nouveau » ; si bien qu'en résumé le Lœtschberg enlèverait au Gothard 200.000 tonnes de trafic et amènerait sur le réseau suisse 80 à 100.000 tonnes nouvelles.

Si l'on songe que près des 3/5 de la ligne Delle-Iselle se trouvent dans les mains des Chemins de fer

fédéraux et que la moitié du trafic marchandises du Gothard passe la frontière non pas à Chiasso, mais plus au Nord, à Pino, le tronçon fédéral du Lœtschberg équivaut ainsi à la moitié du tronçon de la ligne du Gothard. Les Chemins de fer fédéraux perdraient donc la moitié du produit de 200.000 tonnes, soit 100.000 tonnes; en revanche ils gagneraient plus de 50.000 tonnes nouvelles. Le sacrifice net qui leur serait imposé équivaudrait de la sorte à 40 ou 50.000 tonnes de marchandises.

D'autres calculs, établis sur des bases beaucoup plus modestes, prétendent au contraire que l'ouverture du Lœtschberg ne fera pas au Gothard le tort que l'on se figure, car le trafic de l'Angleterre, de la Belgique et de la Hollande avec l'Italie représente seulement 87.000 tonnes contre 624.000 que fournit le trafic germano-italien actuel par le Gothard.

SECTION VI

Critiques contre le Lœtschberg.

En France, malgré l'enchanteresse perspective des nombreux avantages que les chemins de fer, l'industrie et le commerce doivent retirer de l'ouverture du Moutiers-Granges Lœtschberg, certains esprits virent des ombres au tableau et formulèrent des critiques ou des louanges plus qu'atténuées.

D'abord, dit-on, il y a peut-être quelque part d'il-

lusion dans les calculs optimistes que l'on fait au sujet du transit du trafic belge, hollandais et anglais parce que la longueur kilométrique n'est pas seule à considérer et qu'une ligne comme celle du Gothard, traversant la chaîne des Alpes, à son nœud central, en une fois, aura toujours une certaine supériorité sur une voie obligée, comme celle du Lœtschberg, de franchir d'abord le massif de l'Oberland pour redescendre vers le Rhône et passer ensuite le Simplon.

Le Moutiers-Granges, dit-on encore, va porter le plus grand tort à nos ports du Nord et de l'Ouest. En raccourcissant la distance Anvers-Milan, par le seul fait du raccourci il amènera à Anvers à notre détriment un supplément de trafic maritime, tout raccourci appelant un supplément de trafic. Et ce trafic qui va nous échapper traversait notre territoire sur 800 kilomètres. Il y aura donc balance entre le trafic ramené sur la Compagnie de l'Est et celui qui sera détourné de nos ports et de nos rails sur les ports belges. Et surtout Anvers devenant la tête de ligne de deux artères rivales que la concurrence améliorera sans cesse, et allant à Milan, l'une par Delle et le Lœtschberg, l'autre par l'Allemagne et le Gothard, quel avantage incontestable n'en retirera-t-il pas sur nos ports de Dunkerque, de Calais ou du Havre comme points d'arrivée ou de départ des trafics anglais et américain sur le continent ?

Aujourd'hui, ajoute-t-on, l'artère anglo-italienne que

consacre encore la Malle des Indes, dessert notre territoire sur 1.000 kilomètres environ de Calais à Modane, alimentant la région de Paris et les parties les plus vivantes de la nation.

Demain la future grande artère anglo-italienne par le Lœtschberg va traverser notre territoire sur 330 kilomètres à peine, écornant simplement notre frontière, laissant par conséquent un maigre profit à notre pays.

Enfin, déclarait, M. Couyba à la Chambre des Députés le 22 décembre 1909, Bâle qui est actuellement la clé et la tête de ligne du Saint-Gothard va devenir la tête de ligne à la fois du Saint-Gothard et du Simplon. Bâle sera la plaque tournante des chemins de fer de l'Europe et plus précisément des chemins de fer allant d'Allemagne en Italie soit par le Saint-Gothard soit par le Simplon. Alors que va-t-il se passer ? Si l'on jette les yeux sur une carte de la Suisse et de l'Italie, on peut remarquer que, venant de Bâle, une fois le Lœtschberg et le Simplon traversés, en passant de Brigue à Domodossola, il existe à partir de cette ville une ligne toute droite qui, par Novare, Verceil, Alexandrie et Novi, va rejoindre Gènes. Or, avec le Lœtschberg et le Moutiers-Granges on aura désormais de Gènes à Genève, à Lausanne, à Berne, à Bâle et en Allemagne un parcours plus court qu'on ne l'a aujourd'hui par le Gothard, 491 kilomètres au lieu de 514 de Gènes à Bâle. N'y a-t-il pas là, au pro-

fit de Gènes, une nouvelle menace pour Marseille ; une partie du trafic venant de notre empire africain à Marseille négligera le port de Marseille pour aller au port de Gènes et gagner immédiatement et rapidement l'Allemagne.

Or d'après les études faites par M. Pérouse, qui fut directeur des chemins de fer, le Simplon aurait enlevé aux chemins de fer aboutissant à Marseille une recette de 2.500.000 francs.

Ces objections n'ont pas une grande valeur.

Quelque trafic maritime, à destination de l'Italie du Nord, pourra-t-il être incité à débarquer à Anvers, particulièrement rapproché de Milan, plutôt que dans les ports français ? C'est incontestable, car d'ores et déjà, par le Gothard, Calais est à 1.114 kilomètres de Milan, alors qu'Anvers n'en est qu'à 976 et Ostende à 1.090. L'avantage d'Anvers existe dès maintenant.

D'autre part le fait économique brutal était là, de la percée du Lœtschberg décidée par les Bernois. Puisque nous ne pouvions empêcher le détournement possible de l'axe de trafic Calais-Mont-Cenis, puisque nous ne pouvions empêcher le rapprochement de Gènes de l'Allemagne, c'était à nous à atténuer le plus possible les effets de l'inévitable mal et même à tirer un parti favorable de ce qui pouvait nous être complètement nuisible.

En passant il est amusant de constater l'état d'esprit d'une partie de la population genevoise. Quelque

peu dépités et fâchés de l'attitude des populations de la Haute-Savoie et de l'Ain dans l'affaire de la Faucille, les Genevois soulignent avec une ironie piquante que le fameux accord franco-suisse va avoir pour résultat d'améliorer les relations de Genève avec l'Allemagne et de resserrer plus étroitement les liens économiques qui unissent la ville Suisse avec les Confédérés des autres cantons. « En effet, disent-ils, en évitant le long détour Moutiers-Sonceboz-Bienne, qui s'élève jusqu'à 757 mètres et comporte des rampes de 25 millimètres et des courbes de court rayon, le Moutiers-Granges réalise une économie de 17 kilomètres et d'une demi-heure au moins sur le parcours Bienne-Bâle. Genève bénéficie directement de cette économie pour ses rapports avec Bâle, pour ses rapports avec les deux lignes du Rhin, les plus importantes de l'Allemagne, et pour ses rapports avec les lignes de la Belgique et de la Hollande.

« Il est probable, ajoutent-ils avec un petit air de vengeance, que le Moutiers-Granges permettra aux Genevois d'aller plus rapidement à Bruxelles par Bâle que par Paris. En améliorant ainsi d'une façon considérable la ligne Bâle-Genève, le nouveau raccourci permettra aussi à cette voie de concurrencer plus facilement les lignes françaises de l'Est et du P.-L.-M. pour le trajet direct Allemagne-Riviera. Ce trafic passe maintenant en grande partie par l'Alsace, Belfort et la Franche-Comté. Il faut espérer que les Chemins de

fer fédéraux sauront, par une politique intelligente, le ramener sur les rails suisses. Ils pourront compenser ainsi en partie ce qu'ils perdront du côté du Gothard, et ils ramèneront à Genève et dans toute la Suisse romande un courant important de voyageurs allant d'Allemagne à Cannes, Nice, Menton et vice-versa (1). »

Peut-être pourra-t-il y avoir quelque chose de fondé dans ces malicieux pronostics. Et ici nous touchons, comme nous l'avons déjà fait pour le Simplon, au nœud véritable de la question, c'est-à-dire à quelque chose de commercial, de purement commercial, plutôt qu'à quelque chose de seulement technique ; ce n'est pas de distance courte qu'il s'agit, c'est de tarification. C'est cela qu'entendent les Genevois quand ils parlent de « politique intelligente des Chemins de fer fédéraux ».

Un exemple tout d'actualité montrera ce qu'est vraiment la réalité ferroviaire. En séance du 9 mai 1911, la Chambre de Commerce de Nancy, considérant que le recrutement de la main-d'œuvre étrangère nécessaire à l'exploitation des bassins miniers de Meurthe-et-Moselle s'effectue principalement en Italie ; qu'en l'état actuel des choses, les chemins de fer suisses et allemands appliquent des tarifs spéciaux grâce auxquels les émigrants italiens destinés au bassin de Briey empruntent avec avantage les chemins de fer

1. *Journal de Genève*, 16 juin 1909.

suisses et allemands ; qu'en cours de route, ces ouvriers dont le recrutement a été effectué à grands frais par les représentants de l'industrie française sont l'objet de sollicitations tendant à les retenir dans les pays qu'ils traversent, notamment à Metz, où des agents des mines lorrains les arrêtent au passage, émettait le vœu que les Chemins de fer de l'Est et du P.-L.-M. se mettent d'accord pour établir des tarifs offrant des avantages équivalents à ceux que donnent, pour le transport des ouvriers italiens à destination des mines de Meurthe-et-Moselle, les chemins de fer étrangers.

Saisies du vœu, les Compagnies du P.-L.-M. et de l'Est ont, le 14 janvier 1913, répondu ce qui suit :
« Des renseignements fournis, il résulte que Briey est le centre de concentration des ouvriers italiens embauchés par le Syndicat des Industriels de la région. Or en prenant Milan comme point de départ, voici quels sont les prix comparatifs des voies concurrentes :

	Prix par personne en 3 ^e classe		
	Distance	Voya- geurs isolés	Voya- geurs par groupe de 16
<i>1^o Par la voie allemande</i>	<i>kil.</i>	<i>francs</i>	<i>francs</i>
De Milan à Chiasso (train omnibus).	52	2 75	2 75
Chiasso à Bâle (tous les trains).	322	19 40	11 85
Bâle à Amanvillers frontière (train omnibus 4 ^e)	292	7 40	7 40
Batilly frontière à Briey (trains or- dinares).	25	1 25	1 25
	691	30 80	23 25
<i>2^o Par le Simplon-Is-sur-Tille</i>			
De Milan à Iselle transit (trains om- nibus.)	143	7 50	7 50
Iselle transit à Vallorbe frontière (tous les trains)	216-238	12 40	8 90
Vallorbe frontière à Is-sur-Tille (trains ordinaires)	187	9 20	9 20
Is-sur-Tille à Briey (trains ordin.) .	259	12 75	12 75
	805	41 85	38 35

« Le report sur la voie de Pontarlier Is-sur-Tille des prix obtenus via Bâle laisserait aux Compagnies de l'Est et du P.-L.-M., après défalcation des taxes normales suisses, des parts qui, pour les groupes de 16 personnes (c'est l'importance habituelle des convois) correspondraient à des réductions d'environ 65°/o.

« La possibilité n'a pas été reconnue de consentir cette réduction qui aurait non seulement l'inconvé-

nient d'être d'une importance excessive, mais également celui d'exposer les chemins de fer français au reproche de favoriser l'introduction en France de la main d'œuvre étrangère. »

Ainsi d'ores et déjà des courants de trafic curieux sont établis entre Milan et les mines lorraines. Milan envoie des ouvriers italiens aux mines de Briey, et les établissements de Briey retournent à Milan, sous forme de produits légèrement travaillés, une partie du minerai extrait avec l'aide des ouvriers italiens.

Or actuellement que se passe-t-il ? Ces ouvriers italiens peuvent se rendre à Briey par deux voies, par le Gothard et Metz ou par Vallorbe, la première plus courte de 114 kilomètres, utilisant le territoire français seulement sur 25 kilomètres, la seconde l'utilisant sur 446 kilomètres. Il y aurait donc un sensible avantage pour les chemins de fer français à faire transiter le mouvement sur leurs 446 kilomètres de rails. Les deux mouvements arrivent ou aux portes de l'Allemagne ou aux portes de la France avec déjà une légère différence de près de deux francs en faveur de la porte allemande, et de là le désavantage au lieu d'être atténué pour la France est doublement accentué, d'abord par une distance kilométrique plus longue de 129 kilomètres, puis surtout par des prix de transport proportionnellement bien plus élevés.

La base kilométrique sur les chemins de fer fran-

çais est en effet sensiblement le double de celle appliquée sur les chemins de fer allemands.

Sans doute la distance par Vallorbe est d'une façon appréciable plus considérable que par Bâle et l'argument peut être invoqué pour justifier l'élévation du prix de transport ; mais est-ce là-dessus, est-ce sur un argument de distance plus ou moins longue que s'appuient les Compagnies françaises pour expliquer leur refus d'appliquer la base kilométrique allemande aux parcours français ? Non, elles invoquent seulement l'importance de la réduction et l'aide apportée à l'introduction de la main-d'œuvre étrangère. Cette dernière raison est évidemment sans valeur, puisque en tout état de cause la main-d'œuvre étrangère entre quand même, ou peut entrer quand même. Si elle est arrêtée ce n'est pas par le prix de transport qui est très réduit sur la voie allemande, c'est par les barrages établis sur le parcours par les industriels allemands.

Seule, par conséquent, reste comme raison l'importance de la réduction. Mais ne voit-on pas que c'est là simple question d'appréciation, et que, si vraiment les compagnies françaises voulaient drainer sur leurs voies le courant de trafic ou tout au moins atténuer le désavantage du courant étranger, elles n'auraient qu'à abaisser leurs prix dans les mêmes proportions que leurs concurrents ou même reporter brutalement, nettement les prix des concu-

rents sur leurs rails, sans tenir compte du plus ou moins de kilomètres de différence.

Supposons même le Lœtschberg et le Moutiers-Granges en exploitation. Quelle serait alors la situation? La répartition des distances et des prix pour 16 personnes s'établirait ainsi :

	Distance	Prix par personne
De Milan à Iselle transit (trains omnibus)	143 kil.	7 fr. 50
D'Iselle transit à Delle (tous les trains).	247 —	10 fr. 15
Delle à Briey (trains ordinaires).	288 —	14 fr. 20
	678 kil.	31 fr. 85

Cette fois la distance serait de 13 kilomètres plus courte que par la voie allemande, et cependant le prix demeurerait de 8 fr. 60 plus élevé. Sans doute le mouvement arriverait à la porte de France avec déjà 3 francs de surcharge désavantageuse, mais si les compagnies françaises étaient vraiment désireuses de capter le courant, en appliquant d'ailleurs strictement la règle de la distance courte, elles n'auraient qu'à reporter sur les 288 kilomètres de Delle à Briey le prix de 8 fr. 65 appliqué par les rails allemands et français sur les 317 kilomètres de Bâle à Briey, ce qui ramènerait déjà le prix total à 26 fr.30 ; ou même à appliquer sur ces 288 kilomètres la base

allemande, ce qui abaisserait encore le prix à 24 fr. 85. Au lieu de 1 fr. 25 de recettes comme actuellement, les chemins de fer français auraient ou 8 fr. 65 ou 7 fr. 20 au moins. Le courant de transit s'établirait sur un assez long parcours de rails français et se conformerait cette fois à la règle de la distance courte, mais les compagnies françaises ne manqueraient pas encore de dire que le report des prix allemands sur leurs rails entraînerait une réduction de 60 %, trop importante pour être accordée.

Quoi qu'il en soit, on voit qu'un courant de trafic ne suit pas fatalement la pente de la voie courte s'il n'y est pas incité par des tarifs appropriés.

C'est en tenant évidemment compte de la règle de la distance courte, mais en ne perdant également jamais de vue que cette règle n'est rien si la tarification n'intervient pas, qu'on peut porter une appréciation juste sur le Lœtschberg et sur ses effets.

SECTION VII

Conclusions sur les percées alpines en général et sur le Lœtschberg en particulier.

Un riche marché : l'Italie du Nord, tente les convoitises humaines. Mais une haute barrière en interdit l'accès. Qu'à cela ne tienne, on perce la barrière, on y ouvre des portes. C'est à qui ouvrira la meil-

leure porte, celle où passera le maximum de trafic.

A chaque effort d'un peuple répond l'effort d'un concurrent ; chaque tunnel en appelle un autre. Un rapport étroit relie tous les faits qui se succèdent. C'est, comme nous l'avons dit, une chaîne où chaque chaînon est causé par le chaînon précédent et est cause du chaînon suivant. Le Gothard est causé par le Cenis et est cause du Simplon. Le Löetschberg, lui, est le dernier chaînon, le plus récent de la chaîne.

Or, ce qu'il y a de caractéristique dans cette lutte, c'est la personnalité des lutteurs. Dans le fond, en effet, c'est l'Allemagne et la France qui sont en présence, chacune menant un double combat, pour sa puissance industrielle et commerciale d'abord, et pour ses chemins de fer ensuite.

Par le Mont-Cenis, l'axe du trafic était d'abord Nord-Ouest-Sud-Est, servant la France, faible comme industrie mais plus importante commissionnaire de transports. Par le Gothard, l'axe se dédouble ; d'une part il se redresse presque Nord-Sud, servant l'Allemagne, formidable productrice, et d'autre part il se reporte plus haut, toujours dans le sens Nord-Ouest-Sud-Est servant l'Allemagne encore, transporteuse de transit. Le Simplon arrive, qui retourne la direction de l'axe, l'obliquant toujours Nord-Ouest-Sud-Est, mais beaucoup plus horizontal.

Ainsi la France, d'abord détentrice du monopole de petit fournisseur en même temps que de celui de

transitaire, se voit presque complètement dépouillée de ses avantages par une colossale rivale ; puis le Simplon, avec le concours du Frasnè-Vallorbe, lui rend un peu son influence. Mais le Lœtschberg survient, et la menace reparaît, du redressement de l'axe dans le sens Nord-Sud, c'est-à-dire dans le sens des doubles intérêts allemands. Heureusement le Moutiers-Granges vient de nouveau tout sauver ; si bien qu'en fin de compte l'axe, quoique se redressant, rentre sa pointe en France.

Et la conséquence définitive du bloc Moutiers-Granges Lœtschberg apparaît : c'est la France recouvrant, par son privilège d'itinéraire court, aidé, il faut l'espérer, par la « politique intelligente » des tarifs, c'est la France, d'une part recouvrant d'une façon assurée le transport de ses propres produits, et d'autre part arrachant à l'Allemagne sur 322 kilomètres le transit d'un important trafic étranger, belge, hollandais et anglais à destination de l'Italie ; et c'est aussi la France, favorisée par la mise en valeur concomitante de ses richesses minières accrues, c'est aussi la France allant plus hardie et plus forte, plus hardie parce que plus forte, lutter en Italie contre la force germanique.

Si la première conséquence était seule, s'il ne s'agissait que de transport de marchandises, le résultat serait déjà appréciable ; mais la seconde conséquence est peut-être plus grosse d'heureux effets futurs.

En tout cas, ce qui domine tout, toute la question si considérable des expansions économiques, toute la question des percées alpines en général et en particulier du Lœtschberg qui n'est qu'une percée analogue aux autres, ce qui explique tout, essence et cause des phénomènes successifs, c'est la puissance de la vie allemande débordant de toutes parts et par toutes voies, et se heurtant sur un point de son élan à la puissance de la vie française, l'une trop justement glorieuse de son prestige militaire, industriel et commercial pour ne pas mettre un peu rudement ce prestige au service de ses intérêts, l'autre grande de son charme fermement persuasif, de sa vigueur latente qui se réveille et de ses magnifiques espoirs.

Ici on pourrait s'arrêter. La logique le demanderait et la raison serait satisfaite. La réalité exige qu'on continue.

CHAPITRE VII

Tunnels futurs

SECTION I

Défense du Gothard. Tunnel de base du Hauenstein

Dans la chaîne dont le Lœtschberg est le chaînon terminal actuel, s'esquissent déjà des chaînons futurs. Le Lœtschberg n'est pas une fin, il n'est une fin que pour le moment présent, que provisoirement, il sera suivi par ce qu'il aura engendré, comme il était précédé de ce qui l'avait fait naître. C'est la concurrence du Gothard qui l'avait suscité, la concurrence qu'il va susciter à son tour au Gothard va provoquer immédiatement, à défaut de plus vastes projets, la défense de ce Gothard.

Une série de mesures sont déjà méthodiquement étudiées, mesures proprement techniques, et mesures financières sous forme de tarification.

La première mesure est le doublement de la voie sur toute la longueur de la ligne de Lucerne à Chiasso.

La seconde mesure est la construction, à travers

l'Argovie, d'un tunnel de base sous le Hauenstein sur la ligne de Bâle à Olten.

Quand il s'agit, en 1857-1858, de relier le réseau suisse à Bâle, on ne pouvait, par raison d'économie, percer qu'un seul tunnel sous le Jura ; ce fut le plus court qui fut choisi, le Hauenstein, qui fixa définitivement à Olten le point de croisement du réseau suisse, sur la ligne qui suit le pied du Jura, au point de convergence des trois voies : Bâle-Zurich, Bâle-Lucerne et Bâle-Berne.

Plus tard, en 1875, un tunnel spécial, le Bœtzberg, fut percé pour Zurich. Ce fut une entreprise énorme pour l'époque que de percer le Hauenstein long de deux kilomètres seulement, à l'altitude de 560 mètres, auquel on accède par des rampes de 26 ‰ et de 22 ‰.

Le tunnel de base aura 8.148 mètres mais les rampes n'en seront plus que de 10 millimètres. La distance virtuelle en serait diminuée d'environ 30 kilomètres. Le parcours des trains voyageurs et express sera réduit de quinze minutes et celui des trains marchandises de vingt-cinq minutes. La ligne sera donc moins occupée par les trains et sa capacité d'exploitation en sera augmentée proportionnellement. De plus, comme les déclivités seront moins fortes, on pourra composer des trains plus longs et plus lourds, ce qui augmentera encore la capacité.

Les intérêts du capital qui sera absorbé par la

construction seront couverts probablement complètement, en tout cas en bonne partie, par les économies qu'on pourra réaliser dans l'exploitation de la nouvelle ligne

Par 102 voix contre 6, le Conseil fédéral a approuvé la demande de crédit de vingt-quatre millions proposée à cet effet par les Chemins de fer fédéraux. Or, la Direction générale évalue à 880.000 francs les économies annuelles à réaliser. D'autres économies qui pourront s'ajouter peuvent être comptées pour 150.000 à 200.000 francs.

Ce sera donc un total d'un million environ d'économies dont il n'y aura à déduire que le coût d'exploitation de l'ancienne ligne comme ligne locale, soit 150.000 francs.

Dans cet essai de défense du Gothard, l'avis des cantons suisses n'a pas été unanime. Les plus acharnés contradicteurs ont été les Neuchâtelois. Au protocole de la discussion au Conseil fédéral, ils demandèrent l'inscription de la déclaration suivante : « Les représentants du canton de Neuchâtel refusent leur adhésion au crédit de vingt-quatre millions : 1° l'Assemblée fédérale ne doit pas décréter de nouvelles dépenses en faveur de la ligne du Gothard ; 2° Les Neuchâtelois ne pensent consentir à des dépenses importantes en faveur d'autres régions tant que la Confédération n'aura pas

donné suite au programme du message fédéral du 13 septembre 1907 en rachetant le Jura-Neuchâtel-lois. »

D'ailleurs, au point de vue de l'objet recherché lui-même, du but visé par la correction du Hauenstein, y aura-t-il effet utile ? M. Perrier, de Neuchâtel, l'a contesté. Il démontra par des chiffres que les Chemins de fer fédéraux avaient intérêt, même avec le Hauenstein abaissé, à conduire les trains de marchandises de Bâle à Milan via Lausanne-Domodossola, ligne à profil de plaine, au lieu de faire gravir les pentes du Gothard. D'ailleurs n'y a-t-il pas d'autres lignes en Suisse que celle du Gothard et le trafic Nord-Sud est-il le seul qui doive intéresser.

La ligne Rorschach-Zurich-Bienne-Genève perd actuellement tout le trafic Munich-Lyon et Francfort-Lyon, accaparé par les lignes françaises, quoique cette ligne soit plus longue d'une centaine de kilomètres suisses que celle du Gothard.

La troisième mesure de défense est la construction d'un tunnel de base sous le Monte-Ceneri sur la ligne du Gothard entre Bellinzona et Lugano. C'est le pendant du projet précédent pour supprimer des pentes de plus de 15 millimètres.

Quant aux mesures financières, elles sont toutes préparées par la diminution des surtaxes de montagne du Gothard. Car sous ce rapport il y a corrélation entre la question du Gothard et la question du

Lœtschberg, et la réduction des surtaxes est un moyen de concurrence tout trouvé.

Toute cette défense du Gothard, toute cette concurrence qui s'annonce au Lœtschberg Moutiers-Granges, est évidemment un peu œuvre des chemins de fer suisses, mais c'est aussi pour une grosse part œuvre allemande. Et sur ce point, justement, il est permis de saisir sur le vif l'habileté, le sens des affaires de l'Allemagne. Il est de bonne guerre que l'Allemagne, attaquée dans son Gothard, veuille se défendre, mais jusque et même dans la réalisation de cette défense elle ne perd pas de vue ses intérêts immédiats. Elle fait servir la réalisation matérielle de cette défense au développement de son industrie. C'est en effet une maison berlinoise qui obtint l'adjudication du percement du tunnel de base. Et cette introduction de l'industrie allemande ne s'arrête pas là ; c'est encore une maison de Mannheim qui passa, en juillet 1912, avec les Chemins de fer fédéraux le contrat pour le percement du second tunnel du Simplon. Il est vrai que pour celui-ci, des protestations de toute nature se sont élevées : vote de l'association suisse des entrepreneurs, interpellations à la Chambre. « La Suisse, dit le journal *Le Globe*, du 25 juillet 1912, est un pays qui a beaucoup d'amis et qui tient à faire plaisir à tout le monde. Aux pays helvétiques, ne parle-t-on pas français, italien et allemand ? et dès lors, pourquoi le cœur ne serait-il pas partagé

comme la langue ? L'Administration des Chemins de fer fédéraux ne nous oubliera pas du reste pour cela. Elle fut une première fois satisfaite de nos entrepreneurs, de nos ingénieurs, de notre matériel et de notre argent, et bien que cette fois-ci elle ait donné son entreprise à des Allemands, elle ne demandera à ceux-ci que des entrepreneurs, des ingénieurs, des ouvriers et du matériel, se réservant comme par le passé de nous demander de l'argent. »

SECTION II

Greina et Splügen

A côté de ce tunnel de base du Hauenstein, réponse immédiate et directe au Moutiers-Granges Lœtschberg, un autre grand projet se prépare et se mûrit. A son tour, la Suisse Orientale demande à être placée sur le parcours des grandes lignes qui relient les pays du Nord à la Méditerranée. Et même la question est assez avancée pour que le dilemme qui se pose ne soit plus celui de savoir si l'on percera, oui ou non, les Alpes Orientales, mais où on les percera.

Parmi une série de projets élaborés, deux tiennent la tête, celui du Splügen et celui de la Greina. Tous deux partent de Coire, où ils se joignent aux Chemins de fer fédéraux. La ligne du Splügen quitte la vallée du Rhin antérieur avant Reichenau, remonte

le Rhin postérieur par Thusis jusqu'à Andeer et sort en plein territoire italien près de Campodoleins. De là elle gagne Chiavenna.

La Greina remonte la vallée du Rhin antérieur jusqu'au delà de Trons, sort de la montagne, sur territoire tessinois, à Olivone, et descend jusqu'à Biasca où elle se soude au réseau du Gothard. La ligne du Splügen aurait 92 kilomètres, dont 42 kilomètres de tunnels et coûterait 176 millions au minimum. La ligne de la Greina compterait 102 kilomètres de Coire à Biasca, avec 28 km. 600 de tunnels et coûterait 152 millions.

Au point de vue des zones du trafic, les résultats seraient à peu près les mêmes pour les deux tunnels ; ce que le Splügen pourrait gagner dans la direction de Vérone et de Venise étant compensé par ce qu'il perdrait du côté de Gènes et de Turin.

Le mémoire de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux arrive à la conclusion que, dans l'hypothèse où la Greina serait construite et exploitée par les Chemins de fer fédéraux, son trafic serait seulement de 7 % inférieur à celui du Splügen. Si la Suisse pouvait faire abstraction du point de vue national, les seules considérations techniques et financières pourraient donc faire hésiter entre les deux tracés. Mais l'intérêt suisse est de faire passer sur son territoire la ligne qui sera empruntée sur le plus long parcours possible par les voyageurs et les

marchandises, et qui causera le moins de préjudice aux Chemins de fer fédéraux, partant, à la Confédération elle-même.

Or, la ligne actuelle du Gothard fait parcourir au trafic 320 kilomètres de rails suisses, et la future ligne, quelle qu'elle soit, constituant un parcours plus réduit, détournera une partie de ce trafic.

Mais la différence entre le Splügen et la Greina est celle-ci : en admettant que le trafic germano-italien contournera le lac de Constance et empruntera les lignes autrichiennes de la rive droite du Rhin pour entrer seulement à Buchs sur territoire suisse, la Greina conservera encore le trafic sur 181 kilomètres de rails suisses, de Buchs à Chiasso ; le Splügen au contraire ne le gardera que sur 93 kilomètres. Et encore ces 93 kilomètres seront-ils réduits à 77, si, comme c'est probable, la ligne autrichienne de la rive droite du Rhin est prolongée jusqu'à Sargans ou à Maienfeld.

La perte qui résultera forcément de la différence entre les 320 kilomètres du Gothard et les 181 kilomètres de la Greina, pour tout le trafic auquel la ligne de Coire offrira la ligne la plus courte, sera donc de 90 kilomètres moindre avec la Greina qu'avec le Splügen. Et la Greina présente tout au moins la compensation que le trafic nouveau qu'elle amènera sur ses lignes alimentera de Chiasso à Biasca le réseau suisse actuel, tandis que le Splügen ferait bénéficier

uniquement les voies d'accès italiennes d'un nouveau courant de voyageurs et de marchandises. La différence de parcours suisse de 90 kilomètres environ au profit de la Greina se traduirait par une somme respectable de millions dans les recettes annuelles des Chemins de fer fédéraux.

On estime que le Splügen construit comme ligne privée, ferait perdre aux Chemins de fer fédéraux 11.800.000 francs par an ; construit et exploité par les Chemins de fer fédéraux, la perte annuelle qui en résulterait serait encore de 7.800.000 francs. Pour la Greina, construite comme entreprise privée, elle diminuerait les recettes des Chemins de fer fédéraux de 5.600.000 francs ; construite par les Chemins de fer fédéraux, la perte se réduirait à 640.000 francs par an. La Greina causerait donc un préjudice inférieur de plus de 6 millions par an à celui qui serait occasionné par le Splügen.

Six millions par an représentent l'intérêt à 4 % de 150 millions, somme suffisante pour construire la Greina. La différence du préjudice causé suffirait ainsi à payer l'intérêt du coût de l'entreprise sans qu'il fût nécessaire de demander un centime de subvention à l'Italie ou à l'Allemagne. Et la Suisse est payée pour savoir ce que coûtent les subventions des États étrangers pour les tunnels alpins construits sur son territoire.

A cette comparaison des parcours sur territoire

suisse vient s'ajouter de plus le fait très important que, avec la Greina, le partage du trafic entre les deux lignes — la nouvelle et le Gothard — se ferait en Suisse à Biasca ou à Bellinzona. Les Chemins de fer fédéraux en resteraient les maîtres. Le Splügen, au contraire, transporterait le partage du trafic sur territoire italien. Les Chemins de fer fédéraux n'auraient plus rien à dire et devraient se borner à transporter sur un parcours réduit de 77 à 93 kilomètres au maximum les marchandises que les Chemins de fer italiens, autrichiens et allemands consentiraient à leur remettre.

On peut imaginer que l'Allemagne, une fois le Splügen construit, n'aurait plus aucun intérêt à alimenter le Gothard. Son intérêt le plus évident, au contraire, consisterait à conserver le plus longtemps possible son trafic sur ses lignes en le dirigeant d'Offenbourg, sur la ligne du Rhin, vers le lac de Constance par la rive droite du Rhin, Buchs et le Splügen. En agissant ainsi elle ferait d'une pierre deux coups : elle augmenterait le parcours kilométrique de son trafic sur ses propres lignes et en même temps elle amènerait à ses alliées, l'Autriche et l'Italie, un trafic nouveau aux dépens du Gothard. Elle ferait une gracieuseté à ses alliées en soignant son propre intérêt. Et la Suisse paierait les frais.

Une fois dépossédée du partage du trafic, la Suisse serait obligée d'aller mendier auprès de l'Allemagne

pour alimenter son propre réseau. L'Allemagne certainement serait bonne princesse et donnerait les marchandises. Mais à quel prix ? C'est ce que la fameuse Convention du Gothard, qui a soulevé et soulève encore tous les jours un tolle si formidable de protestations, s'est chargée d'apprendre à la Suisse. Ce serait une nouvelle parcelle d'autonomie économique de perdue.

Le danger à redouter du Splügen ne viendrait pas d'ailleurs tout du côté de l'Allemagne. L'Italie ne serait pas moins à craindre. En ce moment les ports italiens sont menacés par Trieste d'une sérieuse concurrence, surtout depuis l'ouverture à l'exploitation de la ligne du Tauer. Pour y parer, les Italiens sont obligés de procéder à une réforme radicale de leurs tarifs pour les transports de et pour l'Allemagne ; et ce serait sans déplaisir qu'ils feraient peser sur la Suisse les conséquences économiques de cette lutte. Le Splügen serait le grand levier de cette politique. Construit, comme ses partisans le réclament, par une société constituée au moyen de capitaux italiens, le Splügen serait entièrement à la dévotion de Rome qui pourrait lui imposer tels tarifs qu'elle voudrait.

Et alors, conséquence forcée, l'application au Splügen de tarifs très bas obligerait les Chemins de fer fédéraux à réduire ceux du Gothard, et la Société du Lœtschberg se trouverait dans la même nécessité.

SECTION III

Stelvio

Mais Greina ou Splügen ne seraient encore que de moindres maux pour l'intérêt suisse général, en comparaison de la catastrophe que pourrait causer un autre projet qui se lève, celui relatif au passage du Stelvio.

Ce projet mettrait en communication directe la Bavière et la Lombardie sans toucher le territoire suisse. La distance entre Milan et Munich via Stelvio peut s'évaluer à 470 kilomètres et serait par conséquent sensiblement plus courte qu'avec le Splügen qui pourtant abrègerait la distance de 70 kilomètres en comparaison du Brenner et de 120 en comparaison du Gothard.

Le Stelvio ferait perdre à la Suisse le monopole des transits entre l'Allemagne et l'Italie.

Comme on le voit, la série n'est pas épuisée des percées alpines et des projets de percées, et le Moutiers-Granges Loetschberg, fin actuelle du passé, n'est qu'un commencement de l'avenir.

Pour montrer ce Moutiers-Granges Loetschberg avec son caractère vrai, il fallait le situer entre ce qui l'a précédé et ce qui va le suivre.

Le Moutiers-Granges Loetschberg va être bientôt ouvert et exploité. Mais la séance continue.

BIBLIOGRAPHIE

- CHÉRADAME (A.). — La question d'Orient, la Macédoine, le chemin de fer de Bagdad.
- DANTIN (CH.). — Les travaux du chemin de fer des Alpes Bernoises (B. L. S.). Extrait de la Revue *Le Génie civil*, du 18 juillet 1908 et du 2 juillet 1910.
- EISENMAN (L.). — Les voies d'accès au Simplon (avril 1909).
- LEBRUN (A.). — Les voies d'accès au Simplon (mai 1908).
- LEBRUN (A.). — Études sur les relations internationales qu'il y aurait intérêt à voir s'établir par les départements de l'Est de la France tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Incidemment le Simplon (1905).
- La question du chemin de fer des Alpes Bernoises (Berne-Lötschberg-Simplon). Extrait du journal *la France économique et financière*, Lille, Victor Ducoulombier, 1907.
 - Notes sur le percement des Alpes Bernoises, par MM. J. Losle et C^{ie}, Lille; Imprimerie Victor Ducoulombier, 1906.

Documents parlementaires

Journal officiel :

- Réponse de Jules Ferry au corps législatif, 20 juin 1870.

- Chambre des députés, séance du 22 novembre 1895
(Discours de M. l'ingénieur Léon Janet, Président
de la Commission des Travaux publics.
- Chambre des députés, séance du 22 décembre 1909
(Discours de M. Couyba).
- Rapports de la Commission franco-suisse des voies
d'accès au Simplon (mars 1908).

Périodiques

- Chambre de commerce de Nancy, séance du 9 mai 1911.
*Bulletin de la Chambre de commerce de Nancy et de l'Of-
fice économique de Meurthe-et-Moselle*, mars-avril
1910-1911.
- Questions diplomatiques et coloniales. *L'ouverture du Sim-
plon et les intérêts français*, 1^{er} décembre 1904,
p. 707.
- Revue française*, 30 avril 1911.
- Revue berlinoise *die gegenwart* (les soutiens de la Triple
Alliance, par H. Prehn von Dewitz, 1912).
- A travers la Lorraine. *Journal l'Est Républicain*, du 2 avril
1911.
- Le Journal des Transports*, n° 44, 30 octobre 1909 (les per-
cées alpines et les relations ferrées franco-ita-
liennes).
- Les voies d'accès au Simplon (*Génie civil*, t. LIII, n° 10,
page 166, 1908).
- La percée du Lötschberg et le port d'Anvers. *Journal le
Moniteur des intérêts matériels*, feuille du 16 octo-
bre 1910.
- La convention franco-suisse et le Lötschberg. *Journal la
France économique et financière* du 19 juin 1909.

Nos tarifs et le Splügen. Journal *la Gazette de Lauzanne*,
3 octobre 1909.

Vers le Simplon, dans *l'Univers et le Monde* du 17 juin
1909.

La Convention du Gothard. Journal *la Démocratie*, du
28 décembre 1910.

Pour notre indépendance économique. *Journal de Genève*,
6 août 1912.

Vu : le Président de la Thèse,

TRUCHY

Vu : Le Doyen

CAUWES

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,

LIARD

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE I

Considérations générales sur les percées alpines.

	Pages
<i>Section I.</i> — Situations nécessitées par la géographie.	3
<i>Section II.</i> — Nombre et direction des percées alpines.	10
<i>Section III.</i> — Rayon d'influence générale des percées alpines	13
<i>Section IV.</i> — Caractère de concurrence allemande et française	20

CHAPITRE II

Etude historique du Gothard.

<i>Section I.</i> — Le Gothard déversoir de l'influence allemande.	32
<i>Section II.</i> — Le Gothard passage international du trafic international	68

CHAPITRE III

Etude historique du Mont-Cenis.

<i>Section I.</i> — Concurrence de la voie allemande. Lutte possible contre cette concurrence	81
---	----

CHAPITRE IV

Etude historique du Simplon.

<i>Section I.</i> — Concurrence au Mont Cenis.	95
<i>Section II.</i> — Concurrence réelle au Gothard	65
<i>Section III.</i> — Concurrence possible au Gothard par la tarification	110
<i>Section IV.</i> — Envisagement trop exclusif du seul point de vue clinique	118

CHAPITRE V

Voies d'accès au Simplon.

<i>Section I.</i> — Faucille.	122
<i>Section II.</i> — Frasnè-Vallorbe.	137
<i>Section III.</i> — Mont Blanc.	151
<i>Section IV.</i> — Grand Saint Bernard.	156
<i>Section V.</i> — Petit Saint-Bernard	159
<i>Section VI.</i> — Saint-Amour-Bellegarde	164
<i>Section VII.</i> — Bellegarde-Saint-Gingolph	165
<i>Section VIII.</i> — Labarre-Arc-Senans	165

CHAPITRE VI

Lœtschberg.

<i>Section I.</i> — Historique du Lœtschberg proprement dit.	169
<i>Section II.</i> — Lœtschberg et Moutiers-Granges. . .	186
<i>Section III.</i> — Conséquences du Lœtschberg-Moutiers- Granges	205
<i>Section IV.</i> — Conséquences particulières pour les voyageurs	207

<i>Section V.</i> — Conséquences particulières pour les marchandises.	209
§ 1. — Point de vue français	209
§ 2. — Point de vue international	219
§ 3. — Point de vue suisse.	223
<i>Section VI</i> — Critiques contre le Lœtschberg	224
<i>Section VII.</i> - Conclusions sur les percées alpines en général et sur le Lœtschberg en particulier. . . .	235

CHAPITRE VII

Tunnels futurs.

<i>Section I.</i> — Défense du Gothard. Tunnel de base du Hauenstein	239
<i>Section II.</i> — Greina et Splügen.	244
<i>Section III.</i> — Stelvio	250
BIBLIOGRAPHIE.	251
Carte d'ensemble des grandes voies du trafic entre Anvers, Paris et Milan	entre les pages 254-255

MAYENNE, IMPRIMERIE CHARLES COLIN

CARTE D'ENSEMBLE

des grandes voies du trafic entre

ANVERS, PARIS ET MILAN

montrant les zones d'influence

du St Gothard,

du Simplon

et du Mt Cenis.

par Delle, Berne et le LOETSCHBERG
par Frasnè-Vallorbe
par St Gingolph

telles qu'elles seront après l'ouverture des lignes

FRASNE - VALLORBE

MOUTIERS - GRANGES - LYSS

LOETSCHBERG



